TYGODNIK • 21.09.1975

CENA 3 ZŁ

38
1263

SKRZYDLATA POLSKA

Z LOTU PO KRAJU

PROMOCJE W WYŻSZYCH SZKOŁACH OFICERSKICH

31 sierpnia odbyły się uroczyste promocje w wyższych szkołach oficerskich.

Absolwentów Wyższej Oficerskiej Szkoły Radiotechnicznej im. kpt. S. Bartosika w Jeleniej Górze promował członek Biura Politycznego KC PZPR, minister Obrony Narodowej — gen. armii **Wojciech Jaruzelski**. Prymusem szkoły został ppor. inż. **Zbigniew Chąciak**, drugą lokatę zdobył ppor. inż. **Kazimierz Kopeć**, a trzecią — ppor. inż. **Jan Boroń**.

Promocji absolwentów Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Obrony Przeciwlotniczej im. por. M. Kalinowskiego w Koszalinie dokonał wiceminister Obrony Narodowej, Główny Inspektor Szkolenia, gen. broni **Eugeniusz Molczyk**. Najlepsi absolwenci szkoły: I lokata — ppor. **Jan Sulejewski**, II lokata — ppor. **Edmund Jabłonecki** i III lokata — ppor. **Wiesław Wójcik**.

Aktu promocji w Wyższej Szkole Oficerskiej Wojsk Rakietowych i Artylerii im. gen. J. Bema w Toruniu dokonał dowódca Pomorskiego Okręgu Wojskowego gen. dyw. **Wojciech Barański**. Najlepszymi absolwentami szkoły byli podporucznicy inżynierowie: **Roman Czapiewski, Andrzej Kutwin** i **Ryszard Bartosik**.

DNI LOTNICTWA WE WROCŁAWIU

We Wrocławiu zainaugurowano 31 sierpnia Dni Lotnictwa na Dolnym Śląsku. Na lotnisku strachowickim czynna była tłumnie oblegana wielka wystawa sprzętu lotniczego, na której nie zabrakło także wrocławskich konstrukcji amatorskich. Szczególne zainteresowanie wzbudziły blisko 3-godzinne pokazy lotnicze w wykonaniu pilotów i skoczków Aeroklubu Wrocławskiego i WKS „Śląsk". Popisywali się m.in. spadochroniarze: **Janina Borkowska, Krystyna Sarba** i **Mirosław Rapita**, na szybowcach — **Jerzy Popiel, Andrzej Bachman, Stanisław Witek** („Jantar"), **Jerzy Pawlikiewicz** („Mucha") i **Bolesław Kochanowski** („Zefir"), na samolotach — **Karol Gawara** i **Zbigniew Gajewski**, a na śmigłowcu **Krzysztof Kaczanowski**. Latał również **Józef Borzęcki** na swym „Altostratusie". Pokazy zakończył 30-osobowy desant spadochronowy.

Wrocławska impreza lotnicza uświetniła obchody 30-lecia „Słowa Polskiego".

LOTOWSKI „KOPERNIK" NAD RÓWNIKIEM

Samolot PLL LOT Il-62 „Kopernik" wykonał w końcu sierpnia przelot z Gdańska przez Kanadę do Limy, przewożąc na swym pokładzie ponad 100 rybaków „Dalmoru", którzy zmienili załogi statków naszej floty dalekomorskiej na Pacyfiku. W drodze powrotnej przywiózł on do kraju rybaków, którzy od pół roku przebywali na łowiskach. Na trasie przelotu „Kopernika", którym dowodził kpt. pil. **Marian Witkowski**, znalazł się po raz pierwszy równik.

NOWY REKORD POLSKI DANKOWSKIEJ

Nasza znakomita pilotka **Adela Dankowska** ustanowiła we wrześniu nowy rekord Polski. Lecąc na dwumiejscowym szybowcu „Halny" po trasie trójkąta 305 km, z pasażerką **Ireną Gzyl**, osiągnęła doskonałą prędkość 85,20 km/h.

Jest to już siódmy w tym roku rekord krajowy Dankowskiej, nie licząc oczywiście 3 ustalonych przez nią rekordów międzynarodowych. Tym samym tegoroczny bilans CWL Leszno zamyka się 11 rekordami krajowymi i 3 międzynarodowymi. Oprócz Dankowskiej, dwa rekordy Polski ustanowił **Janusz Centka** i po jednym **Edward Popiołek** i **Henryk Muszczyński**.

Wprawdzie lato się skończyło, ale sezon jeszcze trwa, więc kto wie, czy dorobek rekordowy CWL nie powiększy się jeszcze?

WYTWÓRNIA PREFABRYKATÓW MODELARSKICH APRL W KROŚNIE WYKONAŁA PLAN PIĘCIOLETNI

5 sierpnia br. Wytwórnia Prefabrykatów Modelarskich Aeroklubu PRL w Krośnie osiągnęła zakładaną w planie na lata 1971—1975 wielkość produkcji i sprzedaży: plan 5-letni — 44 300 000 zł, wykonanie — 44 400 000 zł. Do końca 1975 r. zostanie wykonana dodatkowa produkcja o wartości 6 250 000 zł. Podstawowe zadania planu 5-letniego Wytwórni Prefabrykatów Modelarskich w Krośnie wykonane zostaną w 114 procentach.

URLOPOWE PRZELOTY GÓRNIKÓW DO BUŁGARII

PLL LOT uruchomiły na trasie Katowice — Warna — Burgas dodatkowe przeloty nocne specjalnie dla górników wyjeżdżających na letni wypoczynek nad Morze Czarne. Z tego rodzaju rejsów, samolotami Il-18 i Tu-134A, skorzystało ponad 2 tys. górników i ich rodzin.

ŚWIATOWY KONGRES DYREKTORÓW WIELKICH PLANETARIÓW

W Planetarium i Obserwatorium Astronomicznym im. Mikołaja Kopernika w Chorzowie odbyła się w sierpniu druga część sesji V światowego kongresu dyrektorów wielkich planetariów. Pierwsza część kongresu odbyła się w Pradze. Wzięli w nim udział przedstawiciele 23 ośrodków astronomicznych, w tym m.in. z Austrii, CSRS, Japonii, Kanady, NRD, RFN, USA i ZSRR. Uczestnicy kongresu zapoznali się z poważnym dorobkiem naukowym i dydaktycznym chorzowskiego Planetarium Śląskiego, obejrzeli seans na temat „Teorii Kopernika w świetle dawnych wierzeń i współczesnej wiedzy astronomicznej" oraz omawiali metody jak najlepszego wykorzystania aparatury projekcyjnej planetarium do celów dydaktycznych. Dokonano także wyborów nowych władz Światowej Unii Dyrektorów Wielkich Planetariów.

Na obrady kongresu chorzowskiego przybył minister Oświaty i Wychowania **Jerzy Kuberski**.

POKAZY LOTNICZE W SZCZECINIE

Z okazji 30-lecia Aeroklubu Szczecińskiego i Święta Lotnictwa odbyły się 31 sierpnia w Dąbiu pokazy lotnicze z udziałem modelarzy, pilotów sportowych i spadochroniarzy. Wzięły w nich także udział samoloty wojskowe.

LOTNIE NA ŻARZE

Olbrzymim zainteresowaniem cieszył się „Zlot pilotów i konstruktorów lotni", zorganizowany w dniach 6 i 7 września w Międzybrodziu Żywieckim przez Sekcję Lotni Aeroklubu Częstochowskiego. Na zlot przybyło wielu sympatyków tej nowej formy latania z całego kraju. Doświadczeni lotniarze udzielali zainteresowanym szczegółowych informacji na temat budowy, nauki latania i pilotażu na lotni typu Rogallo.

W słoneczną niedzielę 7 września na szczycie góry Żar, niegdyś rojnym od szybowców, zebrało się kilkaset osób — pilotów i sympatyków lotni oraz publiczności. Byli też przedstawiciele prasy, radia i telewizji. Na zlot przywieziono kilkanaście kolorowych lotni, m.in. z Częstochowy, Bielska-Białej, Nowego Sącza i Jeleniej Góry. Lotniarze wykonali wiele udanych lotów z wierzchołka góry Żar, obserwowanych z niesłabnącym zainteresowaniem przez zebranych. Zlot na Żarze przeszedł najśmielsze oczekiwania. Napiszemy o nim bardziej szczegółowo w jednym z najbliższych numerów.

W SKRÓCIE

● **Dowódca** Wojsk Lotniczych gen. dyw. pil. **Henryk Michałowski** spotkał się z grupą tegorocznych absolwentów Akademii Sztabu Generalnego, którzy po studiach rozpoczęli służbę w lotnictwie wojskowym.

● **Lotnicy** Aeroklubu Poznańskiego uświetnili pokazami lotniczymi dożynki w Kombinacie PGR Objezierze koło Obornik.

● **W Poznaniu** odbył się przegląd amatorskiej twórczości artystycznej Wojsk Lotniczych o nagrodę „Laur lotniczej muzy".

● **Samolot** An-2 Aeroklubu Kieleckiego (SP—FNA), służący do niedawna potrzebom kieleckich zakładów pracy, wykorzystywany jest z powodzeniem przez aeroklub dla odpłatnych lotów turystyczno-krajoznawczych.

● **W województwie** piotrkowskim Milicja Obywatelska użyła po raz pierwszy śmigłowca do patrolowania bardziej uczęszczanych dróg.

● **W jednej** z jednostek lotniczych rozegrano III zawody specjalistów łączności i radiotechnicznego ubezpieczenia lotów Wojsk Lotniczych.

● **Ufundowana** przed kilku laty tablica pamiątkowa ku czci poległych lotników (w brązie) i wmurowana w niezbyt widocznym miejscu krakowskiego Muzeum Lotnictwa i Astronautyki, została obecnie bardziej eksponowana — wkuta w głaz granitowy.

● **Szybownicy** Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu przelecieli w tym roku (do sierpnia) ponad 30 tys. km.

● **11 września** obradował w Warszawie Zarząd Główny Aeroklubu PRL, o czym napiszemy obszerniej w następnym numerze.

W sierpniu realizowano w Warszawie fragmenty radzieckiego filmu „Komuniści", w reżyserii Jurija Ozierowa. Do realizacji scen walk o Warszawę i forsowania Wisły wykorzystano m.in. pięć polskich samolotów „Bies", które przemalowane i oznakowane gwiazdami „grały" na planie filmowym radzieckie samoloty wojskowe. Oto „filmowe" „Biesy" po zakończeniu zdjęć na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego.

Zdjęcie: BERNARD KOSZEWSKI

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- LOTNICZE PRZYSPOSOBIENIE WOJSKOWE
- SKOK PRZEZ ATLANTYK
- „JANTARY" I „COBRY" NA WĘGIERSKIM NIEBIE
- W MOSKIEWSKIM INSTYTUCIE MEDYCYNY I BIOLOGII KOSMICZNEJ
- KRONIKA WSPÓLNEJ WYPRAWY „SOJUZ—APOLLO"
- RYSUNEK BARWNY SAMOLOTU PZL-23B „KARAŚ"
- BITWA O WIELKĄ BRYTANIĘ

NASZA OKŁADKA

Tegoroczne mistrzostwa Polski w spadochroniarstwie były kolejnym sprawdzianem poziomu zawodniczego naszych skoczków sportowych. W rywalizacji o pierwszeństwo wspaniały sukces odnieśli sportowcy wojskowi zrzeszeni w WKS „Wawel".

Zdjęcie: B. KOSZEWSKI

NA HORYZONCIE

SZKOŁA AGROLOTNIKÓW

Wieść rozeszła się szybko po kraju. Do redakcji nadeszło mnóstwo listów. Zainteresowanych zawodem pilota chłopców (zresztą nie tylko chłopców — dziewcząt również) ogromnie ucieszyła wiadomość, że w Karolewie koło Kętrzyna rozpoczęła w nowym roku szkolnym działalność szkoła agrolotników. Nazywa się to oficjalnie. Technikum Mechanizacji Rolnictwa o specjalności agrolotniczej.

To był celny strzał, wiadomo bowiem jaki deficyt kadr pilotów odczuwa nasze lotnictwo gospodarcze, które robi zawrotną karierę w kraju i za granicą. Mimo wieloletnich postulatów, szkoły zawodowej pilotów lotnictwa cywilnego jakoś na horyzoncie nie widać. Rzecz w tym, że istnieje na ogół zgodność poglądów wszystkich kontrahentów poszczególnych dziedzin lotnictwa, zinteresowanych jak najbardziej tego rodzaju szkołą. Wyszkolonych pilotów, i nie tylko pilotów, bowiem chodzi również o personel techniczny, potrzebuje Aeroklub PRL, LOT, lotnictwo usługowe, sanitarne i gospodarcze. Istnieje jedność poglądów, ale brak — niestety — jedności działania na tym odcinku.

Przemysł lotniczy nie czekał. Wykorzystał szansę i inicjatywę Kętrzyna. W tym rejonie istnieje zespół szkół rolniczych oraz agrolotniczy ośrodek doświadczalno-szkoleniowy Instytutu Lotnictwa. Sprzęgły się więc tu dwie inicjatywy, zwłaszcza, iż wielkie kętrzyńskie przedsiębiorstwa rolniczo-przemysłowe korzystają z powodzeniem i z zadowoleniem z usług lotnictwa. Ważne i to, że przedsięwzięciu powołania szkoły agrolotniczej wyszły naprzeciw władze województwa olsztyńskiego. I w ten sposób na mocy porozumienia zawartego między wojewodą olsztyńskim i derektorem Zjednoczenia Przemysłu Lotniczego i Silnikowego „PZL" powstało Technikum Mechanizacji Rolnictwa o specjalizacji agrolotniczej.

Wiele wskazuje na to, że w ogóle województwo olsztyńskie może odegrać ważną rolę w szkoleniu kadr naszego lotnictwa gospodarczego. Stolica województwa ma przecież Akademię Rolniczo-Techniczną, w której prowadzi się prace naukowo-badawcze w dziedzinie agrolotnictwa. Absolwenci trzyletniego technikum agrolotniczego z Karolewa będą mogli również studiować w obranej specjalizacji w olsztyńskiej akademii.

Szkoła agrolotników w Karolewie budzi zrozumiałe zainteresowanie. Trudno na razie mówić konkretnie o jej dalszej przyszłości. Dziś wiadomo, że w pierwszej klasie jest trzydziestu uczniów, w przyszłym roku przewiduje się dwie klasy pierwsze, prawdopodobnie z podwojoną ilością kandydatów na agrolotników. Wymaga to oczywiście rozbudowy technikum i rozwiązania wielu innych z tym związanych spraw, a nie będą one z pewnością łatwe.

Patronom i kierownictwu Technikum Mechanizacji Rolnictwa życzymy powodzenia w przedsięwzięciu, bowiem szkoła ma charakter nowatorski i to nie tylko u nas.

Ikarus

KLIMAT

Nie oparłoby się krytyce twierdzenie, że linia rozwoju naszego lotnictwa przebiegała w ostatnich dziesięcioleciach bez istotniejszych załamań. Załamania te natomiast nie wydają się mieć jakichkolwiek obiektywnych uwarunkowań ani racjonalnych uzasadnień. Wszak jesteśmy krajem o bogatych tradycjach lotniczych; krajem o idealnym wręcz położeniu geograficznym dla rozwoju komunikacji lotniczej; krajem, który nie stał bynajmniej na uboczu światowej rewolucji naukowo-technicznej, w której lotnictwo od dawna już spełnia funkcję jednego z głównych stymulatorów postępu i rozwoju.

A mimo to dystansowali nas na wielu lotniczych odcinkach konkurenci o mniejszych znacznie predyspozycjach i słabsi ekonomicznie. Do niedawna np. znajdowaliśmy się na szarym końcu przewoźników lotniczych — nie licząc będącego poza wszelką konkurencją Związku Radzieckiego — w całej prawie wspólnocie socjalistycznej, albowiem za nami była tylko Mongolia. Wielu mniejszych partnerów, jak np. Bułgaria, biło nas na głowę zakresem i zasięgiem usług agrolotniczych, albo — jak np. Czechosłowacja — rozmachem i śmiałością rozwiązań konstrukcyjnych oraz zakresem produkcji całej plejady małych i średnich samolotów, na które my z szeregu względów możemy dziś najwyżej ostrzyć sobie apetyt (chociażby na takie L-410, na których nasi południowi sąsiedzi przewieźli w 1974, na samych tylko liniach wewnętrznych — prawie 100 tysięcy pasażerów).

Nasz honor lotniczy — jeśli użyć już określenia tak symbolicznego — ratowała natomiast, skądinąd pożyteczna i zakrojona na bardzo szeroką skalę, licencyjna produkcja Lim-ów, Aen-ów i śmigłowców, rodzime „Gawrony", „Wilgi", „Iskry" i „Biesy", bielsko-bialskie „Foki", „Zefiry" i „Cobry", nie mówiąc już o bardzo dobrze rozwiniętym lotnictwie sanitarnym oraz o... naszych szybownikach, którzy — mając na czym latać przez długie lata dzierżyli w swych rękach światową palmę pierwszeństwa pod względem ilości zdobytych diamentów.

Wielokroć publicznie szczyciliśmy się tym wszystkim, czyniąc to zwłaszcza od święta. Odświętność ma to jednak do siebie że lubi samozadowoleniową okrasę i nie znosi krytycznych spojrzeń. A lata płynęły... Aż wreszcie okazało się, że mamy w tym swoim lotniczym garniturze jeśli już nie dziury, to poważne niedoróbki, stojące w jaskrawej sprzeczności z szeregiem bardzo istotnych potrzeb. Przydałaby się bardziej rozgałęziona sieć linii lotniczych, zwłaszcza międzynarodowych; przydałoby się kilka lepiej zagospodarowanych i bardziej nowoczesnych lotnisk; przydałby się jakiś z prawdziwego zdarzenia sportowy samolot akrobacyjny; przydałoby się coś w rodzaju L-410 dla krajowej komunikacji lotniczej; przydałby się jakiś porządny motoszybowiec; przydałby się wreszcie bardziej nowoczesny system zarządzania lotnictwem cywilnym połączony z odpowiednio perspektywicznym planowaniem, chroniącym przed wszelkimi zaskakującymi lub wręcz podbramkowymi sytuacjami.

I wtedy zaczął się nasuwać zupełnie oczywisty wniosek: było nie najgorzej, ale powinno było być zdecydowanie lepiej. Zwłaszcza, iż na przeszkodzie nie stał ani brak obiektywnie przychylnych przesłanek, ani materialnej bazy wyjściowej, lecz czynniki natury często subiektywnej, na bazie których zaczęły się nawet rodzić swego czasu zapędy w stosunku do lotnictwa wręcz likwidatorskie. Sprawą historyków, a być może nawet socjologów i filozofów, będzie wyjaśnienie przyczyn tego zjawiska. Bo doskonała, marksistowska teoria o nienadążaniu świadomości za tempem przemian w bazie ekonomicznej, byłaby tu chyba zbyt łatwym rozgrzeszeniem. Podobnie jak ewentualne zrzucenie wszystkiego na karb polskich skłonności do romantyzmu. Bo przecież na wielu innych odcinkach, jak się okazuje, zwyciężał realizm i zdrowy rozsądek. Czyż więc — jakże modne w pierwszych latach powojennych zawołanie: „Byśmy niegdyś narodem ułanów, dziś stajemy się narodem lotników" musiało oznaczać tylko chęć kontynuowania ułańskich tradycji? Wcale nie! Ale ktoś najwyraźniej w porę nie dostrzegł, że lotnictwo szybko zaczęło spadać ze swego sensacyjno-romantycznego piedestału, przekształcając się w zawrotnym tempie w rzecz coraz więcej ważącą we współczesnych systemach społecznych i ekonomicznych.

Ta dość gwałtowna ewolucja sprawiła, że zarysowała się pilna potrzeba nowego spojrzenia na lotnictwo i rozszerzenia przed nim tych horyzontów i szlaków, jakie z trudem samo już ono sobie przetarło. Mówiąc innymi słowy — lotnictwu stał się niezbędny nowy, bardziej przychylny klimat.

Potrzeba ta, podobnie jak szereg innych, nie uszła uwadze autorów Uchwały VI Zjazdu Partii. Lotnictwo potraktowane w niej zostało — bodajże po raz pierwszy w dokumencie tej rangi — zupełnie serio i w kontekście zadań społeczno-ekonomicznych.

Objętościowo rzecz biorąc, Uchwała traktuje o lotnictwie dość skromnie, bo tylko w dwóch akapitach. Pierwszy z nich dotyczy zadań stojących przed przemysłem. Czytamy w nim, że w najbliższych latach **„nastąpi znaczny wzrost produkcji w dziedzinach o najwyższej wadze w naszym eksporcie, jak przemysł okrętowy, maszyn budowlanych, lotniczy itp."**. Tak więc przemysł lotniczy zaliczony został do przemysłów **o najwyższej wadze** w naszym eksporcie. W ten sposób usatysfakcjonowani zostali wreszcie ci ekonomiści i organizatorzy produkcji, którzy zawsze twierdzili, że eksport sprzętu lotniczego jest jednym z najbardziej opłacalnych; kadra i wszyscy pracownicy przemysłu lotniczego poczuli się natomiast zobligowanymi do przyśpieszenia tempa produkcji oraz do poszukiwania nowych rozwiązań konstrukcyjnych. W rezultacie ogólna ilość wyprodukowanych samolotów takich np. jak An-2 przekroczy w tym roku ponad 6,5 tysiąca (co równa się najdłuższej serii produkcyjnej w skali światowej), a pracownie konstruktorów opuściły i przybrały formę prototypów rokujące jak najlepsze nadzieje samoloty rolnicze — PZL-106 „Kruk" i rewelacyjny z uwagi na oryginalność konstrukcji — M-15.

Drugi ze wspomnianych akapitów Uchwały VI Zjazdu głosi:

„W transporcie lotniczym trzeba zapewnić dalszy rozwój przewozów międzynarodowych przez zwiększenie ilości i nowoczesności sprzętu oraz rozszerzenie sieci i zasięgu połączeń lotniczych. Konieczne jest opracowanie przez organa planowania perspektywicznego planu rozwoju transportu lotniczego w powiązaniu z rozwojem handlu zagranicznego".

Tak więc, zarówno w odniesieniu do przemysłu jak i transportu, lotnictwo potraktowane zostało jako integralna i ważna część gospodarki narodowej. Rezultaty nie dały na siebie długo czekać Bo oto tabor latający PLL LOT został generalnie odnowiony; doskonałą ilustracją czego może być fakt, że udział samolotów odrzutowych w ogólnej pracy przewozowej wzrósł z 20 proc. w 1971 roku, do 56 proc. w roku 1974. Nasze linie lotnicze wydłużyły się natomiast w tym samym czasie z 34 do 58 tysięcy kilometrów. Nastąpił także bardzo poważny wzrost pracy przewozowej PLL LOT — z 60,3 w 1970 r. do 126,2 mln tonokilometrów w roku 1974.

Patrzenie na Uchwałę VI Zjazdu tylko przez pryzmat przemysłu i transportu lotniczego nie daje jeszcze pełnego obrazu. Nie zapominajmy bowiem, że już w pierwszych dniach po opublikowaniu Uchwały zaczęło się powszechnie mówić o „zielonym świetle" dla całego lotnictwa cywilnego. Co prawda, jak zwykle w tego rodzaju przypadkach, w poszczególnych środowiskach specjalistycznych zaczęto różnie interpretować i różnie oceniać intensywność tego światła. Niektórzy znów chętnie by je chyba przygasili. Ale to nie byłaby już sprawa łatwa. Klimat stworzony przez Uchwałę VI Zjazdu pozostał i zaczął wywierać coraz wyraźniejszy wpływ na całe lotnictwo cywilne, jako że poszczególne jego elementy zawsze się z sobą jak najściślej łączyły i nawzajem uzupełniały.

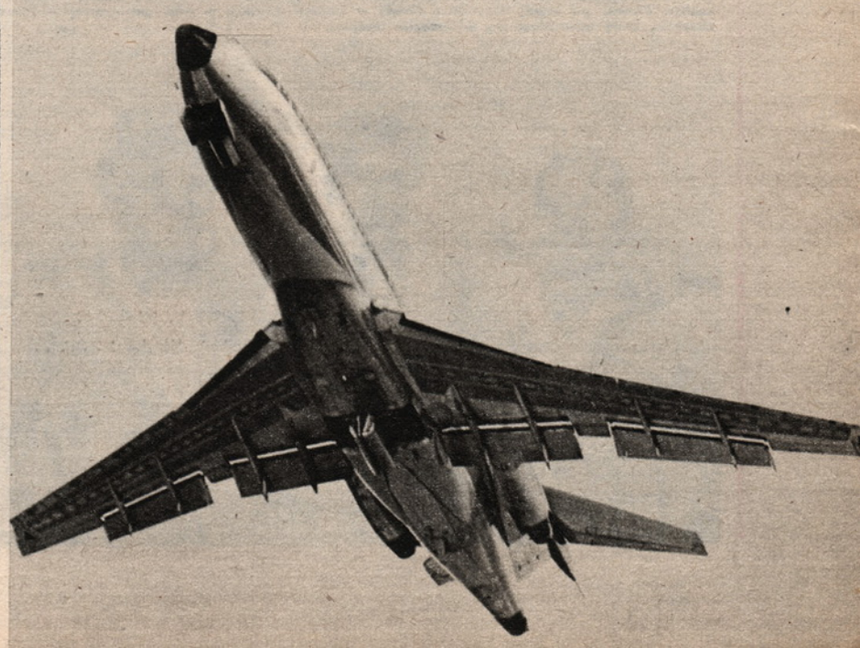
Konsekwencją tego było zaś m.in. narodzenie się, też bezprecedensowej w ostatnich dziesięcioleciach, bardzo kompleksowo ujętej prognozy rozwojowej dla wszystkich rodzajów lotnictwa oraz dla całej lotniczej infrastruktury do roku 1990 włącznie. Program ten ulega, rzecz zrozumiała i będzie ulegał ciągłym korektom i modyfikacjom, bo życie pędzi w coraz zawrotniejszym tempie; jego podstawowy szkielet będzie jednakże ponad wszelką wątpliwość bardzo istotną gwarancją ciągłego i kontrolowanego rozwoju.

Jak ważny jest klimat, łatwo się zorientować także po tempie z jakim lotnictwo zaczyna torować sobie drogę w bardzo różnych dziedzinach naszego życia. Latanie przestaje być sensacją, a samolot i śmigłowiec staje się coraz wyraźniej środkiem transportu i produkcji; nowoczesnym narzędziem pracy. Co większe zakłady przemysłowe dysponują własnymi samolotami; dziesiątki PGR-ów wynajmują sezonowo lub czarterują na stałe samoloty rolnicze; bez udziału samolotów nie do pomyślenia już są kampanie żniwne; samoloty przewożą pocztę i prasę; w niektórych operacjach budowlano-montażowych niezastąpionymi okazują się już śmigłowce; w szeregu uczelni takich jak SGPiS, Politechnika Gdańska czy olsztyńska Akademia Rolniczo-Techniczna, uruchamia się nowe kierunki studiów, kładąc naukowe podwaliny dla praktycznego stosowania samolotów i śmigłowców w handlu i transporcie, w budownictwie wielkoprzemysłowym i w rolnictwie. A zwykły mieszkaniec Warszawy, Krakowa, Katowic czy Gdańska może sobie zafundować w dzień wolny od pracy lot turystyczny nad rodzinnym miastem...

Oto, co znaczy klimat. Byleby go tylko nie zmarnować. Bo do zrobienia jest jeszcze wiele. Wprost proporcjonalnie zarówno do stopnia zadawnionych zaległości jak i nowych potrzeb.

W. W. WIONCZEK

MIĘDZY VI A VII ZJAZDEM PARTII



Il-62 Polskich Linii Lotniczych LOT. Zdjęcie: M. Kobrzyński

wojskowi - najlepsi

Skakali świetnie. Budzili zazdrość innych. Do mistrzostw przygotowani byli znakomicie. Zaprezentowali wysoki poziom zawodniczy, zdyscyplinowanie, a przede wszystkim pełną podziwu postawę sportową zarówno w czasie rozgrywania konkurencji jak i w miejscu zakwaterowania. Zawsze pogodni, uprzejmi, eleganccy.

Czyż mogli być nie podziwiani? Zdobyli wszystkie złote medale przeznaczone dla mężczyzn. W końcowej klasyfikacji indywidualnej natomiast zajęli pięć pierwszych miejsc. Już ten sam fakt można uznać za bezprecedensowy na mistrzostwach Polski.

Tymi bezkonkurencyjnymi skoczkami byli przedstawiciele 6 Pomorskiej Dywizji Powietrzno-Desantowej, zrzeszeni w Wojskowym Klubie Sportowym „Wawel".

Spośród nich trzech najlepszych stanęło na podium dla zwycięzców. Otrzymali medale, dyplomy, puchary i upominki.

Złoty medal oraz tytuł mistrza Polski w sporcie spadochronowym na rok 1975 zdobył Lesław Panaś. Ten dwudziestokilkuletni skoczek w maju 1965 r. zafascynował się sportem, który stał się dla niego bardzo bliski po dzień dzisiejszy. Każde kolejne oddzielenie od samolotu przeżywał inaczej, każde lądowanie rodziło silniejsze postanowienie wykonania następnego skoku. Gdy odchodził z macierzystej sekcji spadochronowej Aeroklubu Rzeszowskiego w 1969 r. do WKS „Wawel", miał już w swym dzienniku 295 potwierdzonych skoków.

Do tej pory startował pięciokrotnie w mistrzostwach Polski oraz pięciokrotnie w mistrzostwach Wojska Polskiego. W roku ubiegłym zdobył tytuł wicemistrza Polski, a w roku bieżącym mistrza Wojska Polskiego w akrobacji spadochronowej. Uczestniczył w zawodach na terenie Bułgarii. Ogółem wykonał 2 532 skoki. Tylko dwukrotnie otwierał spadochron zapasowy.

Na tegorocznych zawodach uzyskał ponadto tytuł mistrza Polski w akrobacji spadochronowej. Po pięciu wykonanych skokach (8,6 s, 7,5 s, 7,6 s, 8 s, 7,9 s) zdobył najwięcej punktów (9,73). One to w dużej mierze umożliwiły mu zajęcie pierwszego miejsca w klasyfikacji końcowej, mimo iż w skokach na celność lądowania (10 skoków — 1,49 m) zajął dopiero 7 miejsce. Jego wyniki uzyskane w skokach grupowych na celność lądowania przyczyniły się także do zdobycia przez drużynę WKS „Wawel" złotego medalu.

Obok Lesława Panasia stanął na podium Roman Łapucki. Otrzymał on srebrny medal oraz tytuł wicemistrza Polski. W ubiegłym roku uzyskał piękny sukces sportowy. Został mistrzem spadochronowym Wojska Polskiego. Wielokrotnie uczestniczył w zawodach oraz mistrzostwach w kraju i za granicą, w tym także w mistrzostwach świata i Spartakiadzie Armii Zaprzyjaźnionych. Na tegorocznych mistrzostwach w akrobacji spadochronowej zajął drugie miejsce, a w skokach na celność lądowania ósme. Swój pierwszy skok wykonał 10 lipca 1966 r. w sekcji spadochronowej Aeroklubu Białostockiego.

Od wielu lat pasjonuje się fotografiką. Dlatego też nie rozstaje się z aparatem. Uwiecznia nim najciekawsze sytuacje spadochronowe. Często nazywany jest kronikarzem fotograficznym WKS „Wawel". Sam też wykonuje odbitki. Praca ta sprawia mu dużo przyjemności.

Trzecim skoczkiem ze ścisłej czołówki był Józef Łuszczki, ubiegłoroczny mistrz Polski i mistrz akrobacji spadochronowej. W tym roku musiał zadowolić się zdobyciem medalu brązowego.

Ma 28 lat. Jego związki ze spadochroniarstwem rozpoczęły się 14 maja 1965 r., kiedy to wykonał pierwszy skok w Aeroklubie Podkarpackim w Krośnie. Tam też ukończył Technikum Przemysłowo-Pedagogiczne. Po kilku latach przerwy wznowił naukę, ale tym razem w Akademii Wychowania Fizycznego w Krakowie. Obecnie jest studentem drugiego roku.

Dwukrotnie zdobył tytuł mistrza Wojska Polskiego w akrobacji spadochronowej (1972 i 1973). Brał także udział w Spartakiadzie Armii Zaprzyjaźnionych, uzyskując dobre lokaty w poszczególnych konkurencjach. W roku ubiegłym uczestniczył w mistrzostwach świata na Węgrzech. Ogółem wykonał 2 458 skoków.

Jak już wspomniałem, poza trzema pierwszymi miejscami — również czwarte i piąte zajęli reprezentanci WKS „Wawel". Obsadzili je kolejno Andrzej Halik i Kazimierz Skowron.

Wśród dziesięciu najlepszych skoczków tegorocznych mistrzostw Polski — ośmiu to członkowie WKS „Wawel". Z dwóch pozostałych jeden był przedstawicielem WKS „Śląsk" (Ryszard Olszowy, 6 miejsce), drugi natomiast reprezentantem spadochroniarstwa cywilnego. Ten jedyny cywil, Grzegorz Lisiewicz z Aeroklubu Łódzkiego, zajął 8 miejsce.

W tym roku wojskowi zepchnęli zdecydowanie sportowców cywilnych na dalsze miejsca, eliminując ich niemal zupełnie z kadry narodowej. Gdy dodam, że także w drugiej dziesiątce zawodników uplasowało się kilku skoczków wojskowych, fakt ten może być więcej niż sygnałem dla spadochroniarstwa cywilnego, iż dzieje się w nim źle.

Jest to temat do oddzielnego artykułu. Niemniej z obowiązku dziennikarskiego pragnę odnotować, iż skoczkowie cywilni zrzeszeni w aeroklubach regionalnych pod względem zawodniczym wyraźnie ustępowali sportowcom wojskowym.

Ogromną zasługę w przygotowaniu sportowców wojskowych ma w tym przypadku WKS „Wawel", który umożliwia swym członkom prowadzenie systematycznego treningu spadochronowego, a przede wszystkim doświadczony trener Janusz Molik (1 766 skoków), wielokrotny uczestnik zawodów, mistrzostw Polski i Wojska Polskiego. Wspólnie z Janem Sikorskim (kierownikiem ekipy WKS „Wawel" na mistrzostwa Polski) przeżywali wielki sukces sportowy swoich chłopców, którzy we wszystkich rozegranych konkurencjach zajęli pierwsze miejsca. Dzięki dobrze opracowanemu treningowi, ciągłej trosce o podopiecznych, upartej, mrówczej pracy szkoleniowej Janusz Molik doczekał się dnia ogromnej satysfakcji trenerskiej.

Serdecznie gratulujemy panie Januszu!

Cóż, wojskowi przyjechali, aby wygrać. Byli bardzo dobrze przygotowani i odnieśli zasłużone zwycięstwo. Spośród 15 medali do uzyskania w klasyfikacji mężczyzn sportowcy wojskowi zdobyli 14. Spadochroniarstwu cywilnemu przypadł na pocieszenie tylko jeden medal. Otrzymał go Wacław Czyż z Aeroklubu Rzeszowskiego za drugie miejsce w skokach na celność lądowania.

Czy może być wymowniejsze porównanie?

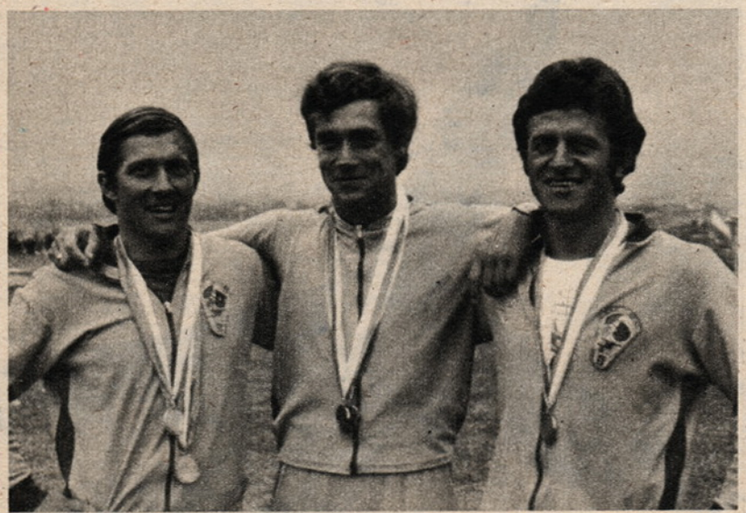
Tyle o mężczyznach.

Kobiecy sport spadochronowy w naszym kraju przeżywa natomiast pewnego rodzaju odnowę. Nie wiadomo tylko na jak długo. W mistrzostwach bowiem startowało 13 pań o różnym poziomie zawodniczym. Wśród nich były cztery reprezentantki wojskowego sportu spadochronowego (wszystkie z WKS „Śląsk"). Obserwujemy więc stopniowe wprowadzanie kobiet przez WKS-y do udziału w mistrzostwach Polski.

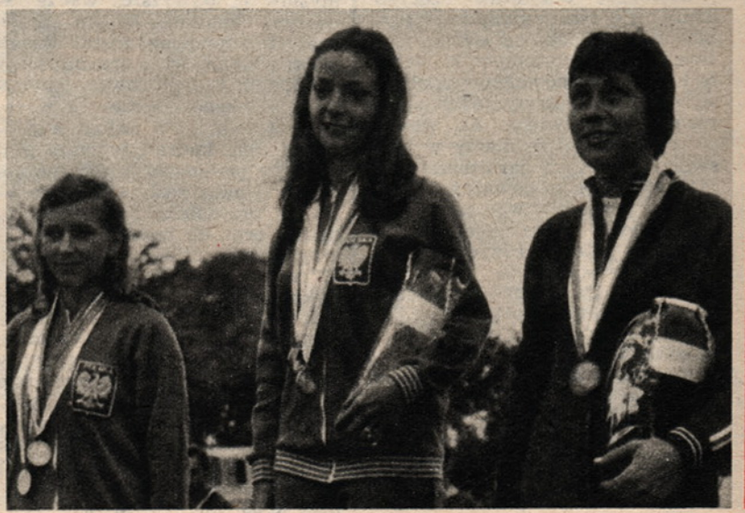
Dwie czołowe spadochroniarki — Janina Borkowska i Anna Kwaśnik (obie z Aeroklubu Wrocławskiego) — nie zagrożone jeszcze w tym roku przez członkinie klubu wojskowego, zajęły zdecydowanie dwa pierwsze miejsca w klasyfikacji końcowej.

Złoty medal i tytuł mistrzyni Polski na rok 1975 zdobyła Janina Borkowska, znana bardziej

Trzech najlepszych skoczków reprezentantów WKS „Wawel". W środku mistrz Polski — Lesław Panaś, po lewej wicemistrz Polski — Roman Łapucki — oraz po prawej — Józef Łuszczki, który uplasował się na trzecim miejscu.



Trzy czołowe spadochroniarki wyłonione w mistrzostwach. W środku mistrzyni Polski — Janina Borkowska, po lewej wicemistrzyni Polski — Anna Kwaśnik (obie z Wrocławia), po prawej — Grażyna Kudlek (WKS „Śląsk") — trzecie miejsce.



jako Zwierzchowska. W tym roku bowiem pani Janina wyszła za mąż; stąd też zmiana nazwiska. Od pierwszych skoków w 1964 r. po dzień dzisiejszy pozostała wierna Aeroklubowi Wrocławskiemu. Czterokrotnie startowała w mistrzostwach świata, a ponadto uczestniczyła w zawodach na terenie NRD, Francji, Bułgarii i Węgier. Do tej pory wykonała 1 858 skoków. Na tegorocznych mistrzostwach zdobyła ponadto tytuł mistrzyni Polski w skokach na celność lądowania i drugie miejsce w akrobacji spadochronowej. Z wykształcenia magister inżynier. Pracuje w Ośrodku Informatyki Jelczańskich Zakładów Samochodowych. Pasjonuje się taternictwem i narciarstwem.

Tytuł wicemistrzyni Polski na rok 1975, a także medal złoty za mistrzostwo w akrobacji spadochronowej, uzyskała Anna Kwaśnik. Podobnie jak jej koleżanka klubowa, ze sportem spadochronowym związała się w 1964 r. Brała udział w zawodach na terenie NRD, Francji, Jugosławii, Bułgarii i Węgier. Uczestniczyła także z powodzeniem w mistrzostwach świata. Z wykształcenia magister inżynier. Aktualnie jest pracownikiem naukowym Politechniki Wrocławskiej. Ogółem wykonała 1 722 skoki.

Reprezentantka WKS „Śląsk" Grażyna Kudłek zajęła trzecie miejsce. W akrobacji spadochronowej uplasowała się również na trzecim, a w skokach na celność lądowania na drugim miejscu. W roku ubiegłym zdobyła tytuł mistrzyni Polski. Ze spadochronem zaczęła skakać w 1968 r. w Aeroklubie Bydgoskim. Startowała w zawodach na terenie Francji, Węgier i Szwajcarii. Z wykształcenia magister wychowania fizycznego. Do tej pory wykonała 1 212 skoków.

Na wyróżnienie zasługuje udział Barbary Gilewskiej, jedynej reprezentantki Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. W klasyfikacji końcowej zajęła 7 miejsce.

Rywalizacja sportowa między paniami na mistrzostwach Polski zaczyna przybierać na sile i przypuszczam, iż w niedalekiej przyszłości będzie się wzmagać. Młodsze wiekiem i stażem sportowym zawodniczki chcą dorównać koleżankom bardziej doświadczonym. Jest to naturalna prawidłowość, która może budzić pełne uznanie i zachętę. Ale nie jest to sprawa ani łatwa, ani tak bardzo osiągalna w krótkim czasie. Wymaga dużych nakładów: silnej woli i cierpliwości, czasu i wszechstronnej pomocy ze strony aeroklubu regionalnego. Szczególnie na tę ostatnią nasze panie nie zawsze mogą liczyć.

Tu i ówdzie pokutuje jeszcze przestarzała teoria: kobiety nie nadają się do latania i skakania. W przypadku takiego podejścia kierownictwa klubu nie pomogą najlepsze chęci, rezygnacja z wolnego czasu na rzecz treningu; niepotrzebne są wówczas wyjazdy na lotnisko.

W takich sytuacjach konieczne jest pełne zrozumienie ze strony zarządu i kierownictwa aeroklubu. Na brak zrozumienia i pomocy niektórych aeroklubów regionalnych dość często narzekają nasze panie.

Gospodarzem tegorocznych, XIX z kolei Spadochronowych Mistrzostw Polski, był Aeroklub Częstochowski. Dzięki pomocy władz miejskich wszystkie konkurencje rozegrano w obrębie miasta, na tak zwanej promenadzie. Tam usypano koło do skoków na celność lądowania, tam publiczność mogła z bliska śledzić przebieg poszczególnych konkurencji.

Czy podjęcie takiej decyzji było słuszne? Na pytanie to nie można dać odpowiedzi jednoznacznej. Zawodnicy bowiem przewożeni byli na odległe lotnisko, tam zajmowali miejsce w samolocie, skakali na terenie promenady, składali spadochrony, zajmowali miejsca w autobusie i ponownie odjeżdżali na lotnisko. Wielu skoczków było niezadowolonych z tego, stwierdzając: albo mistrzostwa Polski albo skoki propagandowe. Ponadto zawodnicy na bieżąco nie mogli obserwować lądowań swych kolegów (skoków na celność). Komunikatów meteorologicznych bowiem nie podawano dość systematycznie w czasie trwania poszczególnych konkurencji, stąd też i pewnego rodzaju rozczarowania. Jednym słowem zawodnicy byli w ciągłej podróży i poniekąd oderwani od imprezy, na którą przyjechali.

Od wielu lat mistrzostwa Polski w sporcie spadochronowym rozgrywamy mniej więcej na jednym poziomie organizacyjno-sportowym. Ciągle nie możemy wyjść poza przeciętność. Gospodarz tegorocznych mistrzostw zasygnalizował jedynie, że można je przeprowadzać trochę inaczej.

W trosce o podwyższenie poziomu mistrzostw działacze spadochronowi zaproponowali przed kilku laty, aby każde mistrzostwa Polski obserwował każdy kolejny (następny) organizator tej imprezy. Na przykład: tegoroczne mistrzostwa powinien obejrzeć w całości, zebrać spostrzeżenia i uwagi oraz wyciągnąć dla siebie wnioski organizator mistrzostw w 1976 r.

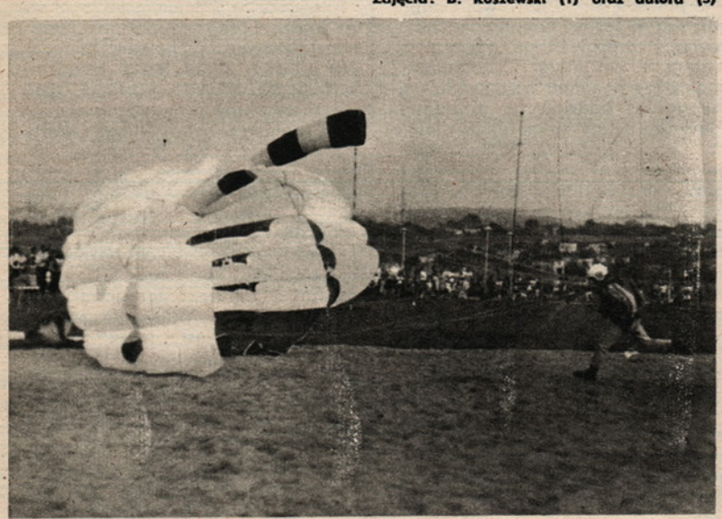
Mistrzostwa Polski są imprezą kosztowną. Nie znaczy to, aby miały słabą propagandę prasową, radiową i telewizyjną. Hasło: mniej nagród rzeczowych — więcej popularyzacji lotnictwa, a w tym przypadku spadochroniarstwa, powinno być dewizą mistrzostw Polski.

Gospodarze mistrzostw włożyli wiele wysiłku w organizację imprezy, przy której pracowało wielu ofiarnych działaczy; pokonali sporo różnego rodzaju trudności.

Nie urażając doświadczenia i fachowości dotychczasowych komisarzy sportowych, najwyższa pora wprowadzić status sędziego. Wszyscy bez wyjątku sędziowie winni być przeszkoleni, poddani sprawdzianowi i zaopatrzeni w specjalne legitymacje. Rozbieżności w sędziowaniu istnieją nadal. Trzeba je całkowicie usunąć. I jeszcze jedna uwaga. Akrobację spadochronową na mistrzostwach Polski można rozgrywać tylko wtedy, jeśli liczba obsadzonych telemetrów odpowiada przepisom spadochronowym.

Wydaje mi się, że zwycięstwo sportowców wojskowych powinno ich zobligować do zorganizowania mistrzostw Polski w 1976 r. Zaprezentowali wysoki poziom zawodniczy. Wyprzedzili sport cywilny. Może zorganizowanie przez nich kolejnych mistrzostw Polski przyczyni się do zmian na lepsze również i w tej dziedzinie? Umieją to robić wspaniale. Pokazali w Krakowie.

TADEUSZ MALINOWSKI



Fragment skoków na celność lądowania, na tak zwanej promenadzie miejskiej.
Zdjęcia: B. Koszewski (1) oraz autora (3)

Zdjęcie: B. Koszewski.

NISKIE LOTY AKROBATÓW

Stwierdzenie zawarte w tytule w odniesieniu do akrobatów lotniczych jest dwuznaczne. W przenośni — ma sens negatywny, dosłownie — jest świadectwem dużych umiejętności. Interesują nas jednak obydwa znaczenia. Chcemy bowiem pomówić nieco o osiągnięciach i trudnościach akrobacji samolotowej w naszym kraju.

Nie da się ukryć, że ta piękna dziedzina lotnicza przeżywa chude lata. Bieżący rok też nie przyniósł większych zmian na lepsze. Chociaż nie można powiedzieć, iż nic się nie robi, aby sytuację w akrobacji poprawić. Niemniej na pierwsze mistrzostwa Europy w tej dyscyplinie, które odbyły się w czerwcu w niedalekiej Danii, akrobaci nie polecieli. Aeroklub PRL argumentował tę decyzję brakiem środków oraz szans naszych pilotów na dobre miejsca. Czołówce krajowej zorganizowano jednak zgrupowanie treningowe przed Samolotowymi Zawodami w Akrobacji Państw Socjalistycznych, które w bieżącym roku odbyły się w Kijowie. Do Radomia, gdzie odbywał się trening, część kadrowiczów przyjeżdżała jednak w kratkę. Ostatecznie do stolicy Ukraińskiej SRR reprezentacja wyjechała w czteroosobowym składzie. Startujące w zawodach ekipy CSRS, NRD i Węgier przysłały do Kijowa po 5 reprezentantów, a ZSRR, jako gospodarz, wystawił nawet trzy pięcioosobowe drużyny.

Konfrontacja nad podkijowskim lotniskiem-kompleksem sportowym Czajka zakończyła się zdecydowaną porażką naszych pilotów. Tylko **Paweł Pawlak** zdołał zakwalifikować się do 10-osobowego finału, w którym ostatecznie zajął 9 miejsce. Cztery pierwsze miejsca zajęli reprezentanci ZSRR: **Frołow, Lecko, Krudnikow** i **Mołczanik**, latający na samolotach Jak-18 PS. Dopiero piąty, ale najlepszy z pilotów latających na Zlinach-526 AFS, był reprezentant CSRS **J. Kobrle**, a szósty — **M. Jurk** (NRD). Pozostali Polacy zajęli dalsze miejsca: 18. **H. Staś**, 23. **A. Urbański**, 25. **Z. Treder**. Rekonesans przed mistrzostwami świata, które za rok odbędą się właśnie w Kijowie, nie wypadł więc pomyślnie dla naszych pilotów. Kręcili oni nerwowo i łapali punkty karne za wychodzenie ze strefy oraz przekraczanie minimalnej wysokości. Jeszcze raz też okazało się, że Zliny-526 AFS nie mają większych szans w walce z Jakami-18 PS. Polscy piloci byli jeszcze w sytuacji o tyle gorszej, że ich maszyny w porównaniu z samolotami rywali były już mocno wyeksploatowane.

W ubogim kalendarzu startów w br. był jeszcze udział w mistrzostwach CSRS, na początku września br. Do ostatniej chwili były jednak trudności ze skompletowaniem dwuosobowej reprezentacji. Wypróbowani piloci starszego pokolenia obłożeni są obowiązkami zawodowymi, a piloci młodsi, poza pojedynczymi wyjątkami, nie dorównują jeszcze starym mistrzom. Jest jednak nadzieja, że dotychczasowa praca z młodzieżą i najbliższe w tej mierze plany przyniosą z czasem efekty, na które czekamy. Cieszy zwłaszcza praca w Aeroklubie Szczecińskim, gdzie pod okiem czołowych pilotów i jednocześnie instruktorów, **P. Pawlaka** i **H. Stasia**, ćwiczy grupa zdolnych akrobatów najmłodszego pokolenia. Jak słyszeliśmy, są wśród nich wielkie talenty. W czerwcu mieli oni okazję startować w pierwszych szczecińskich zawodach w akrobacji samolotowej, a w sierpniu spotkali się w Toruniu, na zgrupowaniu treningowym kadry juniorów. W Aeroklubie Radomskim powstał Centralny Ośrodek Akrobacji Samolotowej, którym opiekować się ma bezpośrednio nowy trener kadry narodowej, były reprezentant kraju, mgr instr. pil. **Jerzy Wikło**. Dział Szkolenia Aeroklubu PRL stara się tak dysponować samolotami akrobacyjnymi, zwłaszcza małą ilością Zlinów-526 AFS, aby wykorzystane one były wyłącznie przez pilotów, rokujących nadzieje na sukcesy zawodnicze.

W sytuacji, w której obok akrobatów uznanych, którzy jednak szczyt formy mają już raczej za sobą, jest grupa młodych i zdolnych pilotów, tym ciekawiej zapowiada się ich bezpośrednia konfrontacja podczas mistrzostw Polski, które zaczynają się właśnie w Radomiu (21—27 września). Dopingiem do wykazania w pełni swych umiejętności i możliwości będzie także start w tych mistrzostwach reprezentantów CSRS i NRD.

W trosce o rozwój zapomnianej nieco w aeroklubach akrobacji, APRL organizuje w październiku br. specjalny kurs doskonalący dla instruktorów zawodowych. Celem tego kursu — dla 20—25 uczestników — ma być nauczenie instruktorów wyższej akrobacji w takim stopniu, aby potrafili oni potem nauczyć młodych pilotów podstaw akrobacji zawodniczej. Spraw związanych z rozwojem akrobacji lotniczej jest jeszcze wiele. Brak jest wysoko kwalifikowanych instruktorów oraz sędziów. Jeśli się myśli o jakichkolwiek sukcesach na arenie międzynarodowej, potrzebne są przynajmniej czołówce pilotów nowe samoloty. Aeroklub PRL pragnie takie samoloty zakupić i czyni w tej mierze starania. Być może, nasi najlepsi piloci w niedalekiej przyszłości będą mogli mieć do dyspozycji najnowsze Zliny-50.

W przyszłym roku czekają naszych akrobatów co najmniej dwie wielkie imprezy: zawody krajów socjalistycznych w Radomiu (!) i mistrzostwa świata w Kijowie. Trzeba będzie wiele wysiłku, by nie powstydzić się organizacją zawodów i wynikami sportowymi pod własnym niebem. Dobrze by też było przywieźć sukcesy z mistrzostw świata.

HEK

W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

MAŁO GAZU

Zakaz startu balonów „Stomil" i „Pollena" w Warszawie podczas zakończenia tegorocznego Wyścigu Pokoju odbił się dość szerokim echem, Wiele osób i instytucji przyszło jednak szybko z pomocą baloniarzom. Okazało się, że możliwe jest załatwienie zezwoleń na loty balonów wolnych nad terytorium kraju. A przypomnijmy, że właśnie ograniczenia i zakazy lotów balonowych były główną przyczyną stagnacji w tym sporcie. Tak więc, po nieudanej próbie w Warszawie, przyszedł szybko udany start dwóch istniejących w kraju balonów podczas święta łódzkiego „Głosu Robotniczego", potem był zwycięski start „Stomila" w zawodach w Czechosłowacji oraz zawody w obsadzie międzynarodowej w Warszawie — podczas święta „Trybuny Ludu" i w Częstochowie — z okazji 40-lecia Aeroklubu Częstochowskiego. A więc seria startów o jakiej jeszcze nie tak dawno nasi baloniarze mogli tylko marzyć. Należy się więc tylko cieszyć — co bardzo pragniemy podkreślić — tegorocznymi udanymi wzlotami balonów i życzyć sympatykom tej dziedziny dalszych licznych startów i nowych aerostatów, godnych pięknej tradycji polskiego baloniarstwa.

Ciekawy rzadkiego widoku, jakim jest u nas start balonów (ostatni taki start odbył się w Warszawie 13 lat temu), z tym większym zainteresowaniem wybrałem się do Parku Skaryszewskiego, by oglądać główną lotniczą atrakcję tegorocznego święta „Trybuny Ludu". Moją ciekawość wzmagał fakt, że jednym z balonów — na specjalne zaproszenie przedstawiciela Aeroklubu PRL — miał lecieć przedstawiciel naszej redakcji. Do balonów nie sposób było jednak dojść. Pole wzlotów chronione bowiem było bardzo skutecznie — za skutecznie — przed publicznością. W konsekwencji całą interesującą ceremonię napełniania i startu balonów widziało bardzo niewiele osób.

Z powodu braku fachowej i odpowiednio wczesnej konsultacji baloniarzy z pracownikami gazowni, ci ostatni — nie mając „balonowej" praktyki — wykonali tylko jedno ujęcie gazu z podwójnym rozgałęzieniem (na cztery balony!)i to z rur o zbyt małym przekroju. W połączeniu ze stosunkowo słabym ciśnieniem gazu miejskiego w stolicy i w tej sytuacji zbyt późnym rozpoczęciem napełniania powłok — dało to opłakane efekty. Balony napełniano gazem bardzo długo. O równoczesnym starcie balonów, praktykowanym podczas zawodów, nie mogło być mowy. Pierwszy balon czechosłowacki „Centrotex" o pojemności 900 m³, napełniany był przez siedem długich godzin, a poznańskiego „Stomila" (poj. 2200 m³) napełniano aż około dwunastu godzin! By w ogóle doszło do startu balonów, postanowiono (w zaistniałej sytuacji — słusznie) wypuszczać je kolejno, w miarę wypełnienia. „Centrotex" wystartował więc około godziny dwunastej, „Stomil" około godziny siedemnastej a „Kotva" jeszcze godzinę później. Natomiast katowickiej „Polleny" na którym właśnie miał lecieć przedstawiciel „Skrzydlatej", z braku czasu nie zaczęto nawet napełniać.

O jednakowych warunkach startu i równych szansach zawodników nie mogło być więc mowy. W tej sytuacji kolejność poszczególnych załóg w tych „zawodach" uznać należy za symboliczną.

Opuszczałem Park Skaryszewski z niesmakiem. Nie miejsce tu, by rozwodzić się nad tą sprawą. W końcu trzy balony wystartowały z Warszawy, co jest także faktem godnym odnotowania. Mimo wszystko myślę, że nasi baloniarze nie popisali się organizacyjnie, tak przed swymi kolegami z Czechosłowacji jak przed uczestnikami festynu „Trybuny Ludu".

Haluy

NOWE KSIĄŻKI

WSPOMNIENIA CHORZEWSKIEGO

Kazimierz Chorzewski — znakomity pilot polskiego lotnictwa i jego działacz, dziś zasłużony senior naszego lotnictwa, wieloletni prezes Warszawskiego Klubu seniorów Lotnictwa — „popełnił" książkę. Namówili go do niej, jak pisze we wstępie, koledzy podczas spotkań i gawęd przy czarnej kawie. Sam zresztą przed laty namawiałem do tego gorąco autora.

Każdy kto chociaż raz zetknął się osobiście z Kazimierzem Chorzewskim, musiał pozostać pod jego osobistym urokiem. Bezpośredni, towarzyski, skromny, doskonały gawędziarz. Jego barwne opowieści ze swadą „chwytają" za serce. Bo też ma o czym opowiadać. Pół wieku w lotnictwie polskim — pilot szybowcowy i samolotowy. Był w Szkole Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie, pilotem instruktorem w aeroklubach we Lwowie, Warszawie i w Gdańsku. W latach 1933—1935 oblatywacz wytwórni RWD w Warszawie, a potem aż do wybuchu wojny praca w kierownictwie ruchu PLL LOT. W latach II wojny światowej czynny w ruchu oporu — w wydziale lotniczym AK. Aresztowany, przebywał w obozach koncentracyjnych w Oświęcimiu, Mauthausen i Gusen. Po wyzwoleniu włącza się aktywnie w odbudowę polskiej komunikacji lotniczej, jest naczelnikiem wydziału nawigacji LOTU, następnie aż do przejścia na emeryturę wysoko cenionym specjalistą Zarządu Ruchu Lotniczego i Lotnisk Komunikacyjnych na Okęciu.

Tych kilka faktów nie wyczerpuje, rzecz jasna, bogatej biografii Chorzewskiego, jego pełnego pasji lotniczego życia. Znając osobiście autora, tym chętniej sięgamy po jego wspomnienia. Jest w nich bowiem sporo nowości, których — jak sądzę — nie przekazał jeszcze nikomu osobiście w swych gawędach. Książka dotyczy zdarzeń i ludzi, z jakimi stykał się Chorzewski w swojej pracy w lotnictwie do 1939 r. W krótkich migawkach opisuje ich autentyczne przygody lotnicze, podając związane z nimi — co jest ważne — prawdziwe nazwiska. Jednakże, jak przyznaje autor, czas miniony zatarł w pamięci dużo zdarzeń i nazwisk z okresu przedwojennego. Dlatego też można Chorzewskiemu wybaczyć w jego osobistych wspomnieniach niektóre, drobne zresztą, pomyłki i niescisłości.

Książka „Z dawnych lotów" zawiera wiele epizodów z życia przedwojennego lotnictwa sportowego. Warto zwrócić uwagę na rozdziały dotyczące szybownictwa i latania samolotowego, w których przewija się m.in. sylwetka Szczepana Grzeszczyka. Kogo zresztą autor nie wspomina, miał przecież wielu osobistych przyjaciół, a wśród nich znakomitości lotnicze. Z niezwykłym sentymentem mówi o swych instruktorach z Dęblina, m.in. o Januszu Meissnerze i Władysławie Miłoszu.

W osobistych wątkach wspomnień autora, zawartych w 30 krótkich rozdziałach, przewija się wiele mniej lub bardziej znanych zdarzeń z przedwojennego lotnictwa. Wspomnień z tego okresu ukazało się już u nas sporo. Chorzewski jednak nie powtarza się. Daje własne spojrzenie na sprawy i zdarzenia, które przeżywał, przytaczając zarazem sporo jakże nowych, współczesnemu pokoleniu nieznanych, epizodzików i przyczynków do dziejów polskich skrzydeł. To duża zaleta książki, która jest napisana żywo, dobrym językiem. Czyta się ją wartko, z zainteresowaniem. We wkładkach pomieszczono 34 archiwalne zdjęcia, połowa z tego mniej znana; niestety — nie wszystkie one wyszły najlepiej, ale to już wina druku. **(kon)**

KAZIMIERZ CHORZEWSKI ● Z DAWNYCH LOTÓW ● Wydawnictwo MON — Warszawa 1975. Str. 232, cena 20 zł, nakład 10 000 + 349 egz.

NOWE KSIĄŻKI

PORADNIK DLA SZYBOWNIKÓW

Wiktor Gonczarenko, autor omawianej książki „Technika i taktyka przelotów szybowcowych", jest postacią dobrze znaną wśród pilotów radzieckich i także polskich. Wielokrotny mistrz, rekordzista i reprezentant ZSRR, latał niejednokrotnie w naszym kraju. Jest pilotem szybowcowym od 35 lat. Niejedno przeżył i wiele widział. Interesował się też zawsze możliwie najszerzej swoją ulubioną dziedziną. Jak sam podkreśla, od blisko 20 lat jest stałym czytelnikiem „Skrzydlatej Polski", z której wiele skorzystał przy pisaniu swej książki. A książkę, której podtytuł brzmi „Porady praktyczne", napisał z myślą o młodzieży, chociaż skorzystać z niej może i bardziej doświadczony pilot. Nikt jednak z początkujących szybowników wyczynowych, którym marzą się dalekie i szybkie przeloty oraz skuteczna rywalizacja podczas zawodów, wreszcie wielka powietrzna przygoda, tej książki nie przepuści.

Książka, napisana w sposób bardzo dostępny, obejmuje całokształt zagadnień związanych z techniką i taktyką przelotów szybowcowych. Napisana jest żywo i zajmująco. Pełno w niej przykładów z własnych doświadczeń autora oraz opisów, zdarzeń i wyczynów czołowych pilotów radzieckich, polskich i innych. Dowcipne i przemawiające do wyobraźni rysunki A. Kowala (również szybownika, wielokrotnego rekordzisty ZSRR) są cennym uzupełnieniem książki. „Technikę i taktykę..." czyta się nie jako poradnik lecz jako zajmująca opowieść o powietrznych przygodach, które przeżyli inni, ale przeżyć można także samemu. Są to serdeczne rady doświadczonego szybownika, który swym młodszym kolegom pragnie przybliżyć bezsilnikowe latanie — piękne, ale także efektywne i bezpieczne.

Poradnik zaczyna się omówieniem przygotowań na ziemi i w powietrzu do lotów wyczynowych. Dwa rozdziały poświęcone są sposobom odnajdywania i centrowania kominów termicznych. Ważne miejsce zajmuje przygotowanie nawigacyjne i wyposażenie do lotu. Wreszcie omówiony jest przelot i jego podstawowe elementy. Sporo miejsca autor poświęca technice i taktyce startu lotnego, lotów na termice bezchmurnej, przelotów zespołowych, wykręcaniu się z małych wysokości, lotów pod szlakiem chmur. Mówi o wpływie wiatru na przelot, sposobach lądowania w terenie przygodnym, o bezpiecznym wykorzystaniu różnych typów pogody i lataniu w terenie górskim. Oddzielny rozdział poświęcony jest przelotom ruchem delfina. Wreszcie — dolotowi. Przez całą książkę przewija się praktyczny wykład meteorologii, której znajomość ma podstawowe znaczenie dla wyczynowego pilota szybowcowego. Osobny rozdział poświęcony jest psychicznemu przygotowaniu pilota do przelotów. Książkę uzupełniają dwa proste kalkulatory szybowcowe (opracowane przez E. Waczasowa), możliwe do wykonania przez każdego czytelnika.

A oto jaką opinię wydał o książce autor opracowań z tego zakresu, mgr inż. Wojciech Mozdyniewicz: W. Gonczarenko w „Technice i taktyce przelotów szybowcowych" w sposób popularny i prosty przekazuje swoje 35-letnie doświadczenia szybownika. Książka obejmuje tematycznie: przygotowanie do przelotów szybowcowych, pierwsze kroki pod cumulusami, warianty przelotu na tle rzeczywistych warunków termicznych, w sposób możliwie prosty dokonuje analiz. Końcowe wzory i zależności transportuje na język „potoczny". Warianty przelotów i elementy przelotu popiera licznymi opisami lotów na bazie własnych doświadczeń. Podkreśla nowatorstwo przelotów szybowcowych, stosowanych przez polskich pilotów (przeloty zespołowe). Eksponuje nową taktykę, stosowaną najczęściej przez pilotów „nowoczesnych" taktykę przelotu „ruchem delfina". Niewątpliwie pewne fragmenty zaleceń W. Gonczarenki są co najmniej dyskusyjne, niemniej praca jest próbą ujęcia całościowego rozwoju taktyki na przestrzeni ostatnich lat: od taktyki Mc Cready'ego do taktyki delfina".

Szkoda, że takiej książki nie ma w języku polskim, i to od ponad 20 lat. Ci z młodych pilotów, którzy znają język rosyjski, sięgną więc zapewne po książkę W. Gonczarenki. Na podobną książkę stać oczywiście naszych mistrzów szybownictwa. Niestety, mimo istniejących możliwości wydawniczych, książki takiej nie ma na naszym rynku księgarskim. Trochę wstyd. I szkoda. Tymczasem nasi szybownicy od lat czekają na książkę z zakresu nowoczesnej techniki i taktyki przelotowej. **(kh)**

WIKTOR W. GONCZARENKO ● Technika i taktika pariaszczych polietow. Prakticzeskije sowiety. ● Moskwa, Izdatielstwo DOSAAF, 1975. Str. 232, cena 1 rubel.

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

KONKURS NA WSPOMNIENIA

Za dwa lata, 19 października 1977 r., Aeroklub Warszawski obchodzić będzie swój złoty jubileusz — 50-lecia działalności. Historia stołecznego aeroklubu nierozerwalnie związana jest z dziejami naszego lotnictwa. Zasług natomiast AW dla lotnictwa polskiego nie sposób wymienić w kilku zdaniach. Są po prostu ogromne.

Aeroklub Warszawski przystąpił już do niektórych poczynań organizacyjnych związanych z przygotowaniem obchodów rocznicowych. Między innymi powołano komisję, która zajmuje się pracami wydawniczo-propagandowymi. Pragnę tu zasygnalizować tylko jedno zamierzenie.

Jest nim ogłoszony nie tak dawno na łamach naszego tygodnika konkurs na wspomnienie lotnicze Aeroklubu Warszawskiego i „Skrzydlatej Polski" przy współudziale Klubu Publicystów Lotniczych Stowarzyszenia Dziennikarzy Polskich, oddziału warszawskiego Klubu Twórców Lotniczych oraz Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa.

Hasłem wywoławczym konkursu są wspomnienia lotnicze związane z działalnością Aeroklubu Warszawskiego w okresie blisko półwiekowego istnienia (1927—1975).

Tematem wspomnień może być nie tylko działalność poszczególnych sekcji klubowych (spadochronowej, szybowcowej, samolotowej, modelarstwa lotniczego, balonowej), ale także ważniejsze wydarzenia, konkursy, rajdy, pokazy, przeloty rekordowe, udział w zawodach i mistrzostwach, wspomnienia o wybitniejszych członkach i pracownikach stołecznego aeroklubu.

Jak wiemy, wielkim osiągnięciem klubu stołecznego jest kształtowanie zamiłowań do lotnictwa wśród szerokich rzesz społeczeństwa, a zwłaszcza wśród młodzieży. Liczni wychowankowie klubu zasilili i nadal zasilają kadry lotnictwa zawodowego, legitymując się wybitnymi osiągnięciami w służbie i zdolnością do najwyższych poświęceń dla Ojczyzny. Aeroklub Warszawski przechodził różne okresy w swej chlubnej działalności. Los nie poskąpił mu laurów sławy, ale i nie oszczędził lat niepowodzeń. Ale nawet i w trudnych dniach swego istnienia zawsze znaleźli się dzielni ludzie — najczynniejsi członkowie klubu, którzy po pewnym czasie doprowadzili aeroklub do jego świetności.

Obszar tematyczny konkursu jest więc ogromny, a możliwości poruszania się w nim — wielokierunkowe. Bogactwo zagadnień związanych z dziejami klubu umożliwia udział w nim każdemu członkowi, pracownikowi, działaczowi czy też sympatykowi. Trzeba jednak pamiętać — o czym mówi wyraźnie § 1 — że wspomnienie winno uwydatniać wartości ideowe, postawy, inicjatywy, prezentować wychowanie młodzieży itp.

Organizatorzy przeznaczają na nagrody 27 tys. złotych (I nagroda — 10 tys.; II — 7 tys.; III — 4 tys. oraz trzy wyróżnienia po 2 tys.). Uczestnik konkursu może nadesłać nie więcej niż dwa wspomnienia o objętości 10—20 stron maszynopisu każde. Oczywiście rozpatrywane będą wyłącznie prace oryginalne, nigdzie nie publikowane. Wspomnienia konkursowe — należy nadsyłać w dwóch egzemplarzach w terminie do 15 listopada 1975 r. pod adresem: redakcja „Skrzydlata Polska", ul. Widok 8, 00-023 Warszawa (z dopiskiem „Konkurs AW").

Zachęcamy do udziału w konkursie!

obserwator

AMFIBIA STUDENTÓW RADZIECKICH

KORESPONDENCJA WŁASNA Z ZSRR

Na świecie opracowuje się bardzo wiele typów lekkich samolotów 3 do 5-miejscowych o masie całkowitej 1000—1500 kg. Poznanie historii i perspektyw rozwoju lekkiego lotnictwa pozwoliło grupie wykładowców i studentów Instytutu Inżynierów Lotnictwa Cywilnego im. Leninowskiego Komsomołu w Rydze określić podstawowe wymogi dla samolotu, którego opracowanie i budowę rozpoczęli latem 1972 r.

Warunkiem głównym postawionym przed tą grupą było: ekonomiczność i prostota użytkowania oraz ekonomiczność budowy. Samolot powinien mieć masę startową do 1000 kg i pretendować do ustanowienia rekordu ZSRR w przelocie odległościowym dla samolotów tej kategorii. Powinien być dwusterem dla ułatwienia rekordowego przelotu, a także dla możliwości nauki pilotażu.

Prostota i ekonomiczność w eksploatacji wskazały na typ samolotu — postanowiono zbudować amfibię, tj. samolot startujący z wody i z lądu. Specjalna uwaga była przy tym zwrócona na możliwość użytkowania samolotu na jeziorach i rzekach, w które jest tak bogaty Związek Radziecki.

Wymóg ekonomiczności w budowie samolotu określił z kolei w projekcie warunek maksymalnego wykorzystania typowych, seryjnych elementów, zespołów i urządzeń lotniczych.

Proces powstawania amfibii był podzielony na dwa etapy. W pierwszym postanowiono stworzyć i wypróbować wodnosamolot, w drugim natomiast — wychwycić braki ujawnione w procesie próbnym, opracować oraz zabudować podwozie kołowe.

W podstawowej grupie konstruktorów zajmujących się opracowywaniem i budową samolotu znaleźli się: kandydat nauk technicznych F. Muchamiedow, starszy wykładowca W. Cejtlin oraz studenci wydziału mechanicznego W. Jagniuk, J. Prybylski i A. Szwejgert.

W trakcie projektowania samolotu Rkiiga-74 przeprowadzono: hydrodynamiczne obliczenia gondoli, aerodynamiczne obliczenia samolotu oraz obliczenia wytrzymałościowe. Przy konstruowaniu brano pod uwagę istniejące materiały i środki. Konstrukcja samolotu jest dość prosta: kadłub — to seryjna łódź motorowa „Progress", skrzydła i usterzenie — od szybowca „Primoriec".

Płat o obrysie trapezowym, jednodźwigarowy, z pokryciem sklejką, a dalej — płótnem. Na końcach skrzydeł zabudowane są pływaki wykonane z tworzywa piankowego i obciągnięte włóknem szklanym (podczas transportu pływaki są zdejmowane).

Łódź połączona jest kratownicą z usterzeniem ogonowym (kratownica jest spawana z cienkościennych rurek chromansilu). W łodzi „Progress" wprowadzono kilka uzupełnień: wzmocniono wręgi, zwłaszcza w miejscach zamocowania kratownicy niosącej część środkową płata, zabudowano tablicę przyrządów, zdwojone sterowanie (dwa drążki i dwie pary pedałów) oraz elementy obsługi silnika.

Wiatrochron łodzi przesunięto 0,15 m do tyłu i zwiększono jego kąt nachylenia. Do łodzi przymocowane są owiewki wykonane z tworzywa piankowego pokrytego włóknem szklanym (dla zmniejszenia oporu aerodynamicznego). W środkowej części łodzi, za dwumiejscową kabiną pilotów, umieszczony jest zbiornik paliwa o pojemności 90 l oraz akumulator do zasilania rozrusznika, pompy paliwowej i przyrządów pokładowych.

Napęd samolotu, to 4-cylindrowy silnik M-332, chłodzony powietrzem, o mocy startowej 140 KM i mocy nominalnej 115 KM. Komplet przyrządów kontrolujących pracę silnika stanowi: obrotomierz, wskaźnik temperatury głowic, trójwskaźnikowy termometr oleju i paliwa. Są także przyrządy pilotażowo-nawigacyjne: prędkościomierz, wysokościomierz, wariometr, zakrętomierz, busola magnetyczna.

Po całkowitym montażu wodnosamolotu i naziemnych próbach zespołu napędowego był on przewieziony nad jezioro Baltezerz w okolicach Rygi. Do przeprowadzenia prób wydzielono na jeziorze obszar 2 × 0,5 km, który wyznaczały 3—4 kutry i boje.

Próby rozbiegu na wodzie rozpoczęto 6 września 1974 r. Dla zwiększenia doskonałości hydrodynamicznej wykonano nakładany redan i dokładniej wyważono wodnosamolot.

W drugim etapie prób przeprowadzono loty po prostej i po kręgu na wysokości 150 m. Pierwszy lot po kręgu wykonali W. Abramow i W. Cejtlin (17 września 1974 r.). Loty wykonano przy prędkości wiatru do 7 m/s i wysokości fali do 0,3 m. Wodnosamolot szybko wychodził w ślizg, a długość rozbiegu wynosiła 200—250 m.

W wyniku prób (15 lotów w czasie 2h) okazało się, że samolot: jest stateczny na wodzie; jest mało sterowny przy bocznym i tylnym wietrze o prędkości ponad 5 m/s, a to z powodu braku sterów wodnych; odrywa się od wody przy prędkości 80 km/h, wznosi się przy 100 km/h, szybuje przy 90 km/h i woduje przy 70—80 km/h; w powietrzu jest sterowny i posiada wystarczającą stateczność.

W planowanych przedsięwzięciach związanych z dopracowaniem samolotu postanowiono: dodać stery wodne, dopracować kształt redanu, ulepszyć osłonę silnika i zabudować chowane podwozie kołowe. Badana jest również możliwość zamiany redanu układem trzypunktowym lub płatem podwodnym.

Mimo prostoty konstrukcji samolot z zapasowymi zbiornikami może pretendować do próby ustanowienia rekordu ZSRR w locie na odległość w kategorii samolotów lekkich o masie całkowitej do 1000 kg z silnikami tłokowymi.

Starszy wykładowca W. CEJTLIN
Student V roku W. JAGNIUK

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 13,42 m, długość — 8,10 m, wysokość — 2,34 m, pow. nośna — 20,20 m², profil płata — NACA — 43 012, łódź — 1,7 × 4,65 × 0,75 m.

Masy: Masa własna — 550 kg, masa całkowita — 750 kg, obciążenie pow. 37,62 kg/m², obciążenie mocy — 6,5 kg/KM, masa płata — 70 kg, masa pływaka — 5 kg, masa silnika — 102 kg.

Osiągi: Prędkość max. — 140 km/h, prędkość startu — 80 km/h, prędkość lądowania — 75 km/h, wznoszenie — 6 m/s, pułap — 4000 m, zasięg normalny — 500 km, rozbieg — 250 m, dobieg — 80 m.

CENTRUM KIEROWANIA LOTEM

NOTATKI Z CENTRUM PRASOWEGO LOTU „SOJUZ – APOLLO" (5)

W pamiętne lipcowe dni setki milionów ludzi mogły zobaczyć z bliska radziecki i amerykański sztab lotów kosmicznych. Kamery telewizyjne pokazywały na przemian ośrodki kierowania lotem „Sojuz-Apollo" w Houston i Kaliningradzie pod Moskwą. Oczywiście wtedy, gdy nie było transmisji z orbity. W Centrum Prasowym widzieliśmy natomiast oba ośrodki jednocześnie na dwóch różnych ekranach. Opinia dziennikarzy była zgodna — centrum radzieckie jest większe i nowocześniejsze. Potwierdzili to również korespondenci amerykańscy, którzy byli w Houston, a którym obecnie umożliwiono zwiedzenie Kaliningradu. Niektórzy uznali to za sensację.

Kaliningrad leży w odległości 22 km na wschód od Moskwy. Pół godziny jazdy pociągiem elektrycznym do śródmieścia stolicy ZSRR, tyleż samochodem. Miasto, należące administracyjnie do obwodu moskiewskiego, liczy 120 tysięcy mieszkańców i znajduje się na „kosmicznej" linii Mytiszcze-Monino, która prowadzi do Gwiezdnego Miasteczka.

CUP — po kilku dniach wszyscy posługiwaliśmy się tym rosyjskim skrótem słów Centr Uprawlienija Poliotom. Tak było wygodniej. I skrzętnie notowaliśmy wszystko co dotyczy tej ważnej placówki — mózgu nie tylko lotu „Sojuz-Apollo", ale większości załogowych lotów radzieckich. Można stąd kierować lotami kilku statków kosmicznych jednocześnie. Tak było np. w październiku 1969 r., gdy na orbicie okołoziemskiej znalazła się eskadra „Sojuzów" z kolejnymi numerami 6, 7 i 8. Był to skomplikowany eksperyment. Zespół, złożony z siedmiu kosmonautów, rozwinął skoordynowane, wzajemnie powiązane działania. „Sojuz-6" i „Sojuz-8" kolejno zbliżały się do „Sojuza-7" na odległość 500 m, co umożliwiało załogom utrzymywanie bezpośredniej łączności nie tylko radiowej, ale również świetlnej. Wszystkie operacje zbliżenia odbywały sie przy zastosowaniu sterowania ręcznego. Był to nowy ważny krok w kierunku budowy stałych, wieloczłonowych stacji orbitalnych. Po raz pierwszy sprawdzono też system równoczesnego kierowania trzema statkami.

Dla CUP eksperyment ten był bardziej skomplikowany niż lot „Sojuz-Apollo", w którym uczestniczyły tylko dwa statki, przy czym każdy kierowany był z własnego centrum. Stworzyło natomiast inne problemy. Po raz pierwszy pracowały na dwu różnych półkulach dwa sztaby tego samego lotu kosmicznego, rozdzielone oceanem. Ale miały znakomitą łączność telefoniczną, radiową i telewizyjną, załogi obu statków odbyły szereg wspólnych prób i ćwiczeń, wymieniały kilkakrotnie wizyty. Większość specjalistów zaprzyjaźniła się i była ze sobą na ty.

Podczas lotu „Sojuz-Apollo" w Kosmosie znajdowała się także radziecka stacja orbitalna „Salut-4" z dwoma kosmonautami (Piotr Klimuk i Witalij Sewastianow), ale kierowanie jej lotem przejął rezerwowy ośrodek kierowania w Eupatorii na Krymie, w pobliżu słynnego kąpieliska morskiego. Istnienie drugiego centrum dowodzenia na Krymie, działającego jednocześnie z CUP w Moskwie, uznano za następną sensację.

Przed lotem „Sojuz-Apollo" ujawnione zostały stacje obserwacyjne statków kosmicznych i sztucznych satelitów Ziemi obu stron. Przywiozłem z Moskwy mapę, na której po raz pierwszy wymieniono te stacje z nazwy, wskazano ich współrzędne i zasięg łączności.

Na terytorium Związku Radzieckiego są to: wspomniana już **Eupatoria**, która zajmowała się stacją „Salut-4", ale uczestniczyła również w seansach łączności z „Sojuzem-19", **Tbilisi** — stolica Gruzji, **Dżusały** w Kazachstanie, **Kołpaszewo** na Syberii, **Ułan-Ude** za Bajkałem, **Ussuryjsk** na Dalekim Wschodzie i **Pietropawłowsk** na Kamczatce. Amerykanie pokazali pozycje i zasięg pięciu stacji na kontynencie amerykańskim, dwóch na Atlantyku, jednej w Europie i jednej w Afryce.

Kolejna niespodzianka. W materiałach, które otrzymaliśmy, znaleźliśmy dokładną informację o zakresie działania Centrum Kierowania Lotem w Kaliningradzie. Między innymi CUP może kierować również lotem stacji międzyplanetarnych rodziny „Łuna", „Mars" i „Wenus". W czasie eksperymentu „Sojuz-Apollo" w kierunku białej planety podążały stacje „Wenus-9" i „Wenus-10" wysłane z terytorium ZSRR 8 i 14 czerwca br. W tym czasie znajdowała się również na orbicie wokółksiężycowej czynna stacja „Łuna-22".

Do zadań CUP należy:

— Odbiór, opracowanie oraz analiza informacji telemetrycznej, telewizyjnej i dotyczącej trajektorii lotu. Nadchodzi ona ze stacji obserwacyjnych na lądzie i statków naukowo-badawczych na morzach kanałami naziemnymi za pośrednictwem satelitów łącznościowych.

— Kierowanie naziemnymi stacjami obserwacyjnymi i statkami badawczymi Akademii Nauk ZSRR.

— Współdziałanie z kosmodromem.

— Korekta, a w razie potrzeby zmiana programu lotu.

— Łączność i współdziałanie z Ośrodkiem Obliczeniowym.

— Współdziałanie z urządzeniami modelującymi lot dla jednoczesnego rozwiązywania na Ziemi problemów powstających na orbicie.

— Współdziałanie ze służbami poszukiwawczymi i ratowniczymi.

Personel CUP składa się: z kierownictwa lotu i specjalistów, którzy znajdują się w sali głównej.

W czasie lotu „Sojuz-Apollo" dyżurowali w CUP: radziecki dyrektor techniczny programu „Sojuz-Apollo" prof. Konstanty Buszujew, kierownik lotu kosmonauta Aleksiej Jelisiejew, zastępca prof. Buszujewa — szef zespołu balistycznego Władimir Timczenko, konstruktor węzła stykowego Władimir Syromiatnikow, szef zespołu systemów sterowania, orientacji i stabilizacji statków na orbicie Wiktor Legostajew, szef zespołu łączności telewizyjnej i radiowej Borys Nikitin oraz szef zespołu bezpieczeństwa lotu, odpowiadającego za ciśnienie, skład atmosfery statku, skafandry, urządzenia przeciwpożarowe — Ilia Ławrow.

— Grupa konsultacyjna specjalistów amerykańskich, która po raz pierwszy brała udział w pracy ośrodka radzieckiego i zajmowała jedno z pomieszczeń obok sali głównej.

— Służby wspomagające, zajmujące różne pomieszczenia budynku. Skład tych służb odpowiadał kompleksowi zagadnień związanych z lotem i statkiem „Sojuz-19". Do dyspozycji kierownictwa lotu byli w każdej chwili dyżurni specjaliści ze wszystkich dziedzin kosmonautyki.

Oprócz tego w sali głównej zawsze znajdowali się zmianowi kierownicy lotu — Wiktor Błagow (szef I zmiany, która wprowadziła statek na orbitę), Wadim Krawiec (szef II zmiany, która czuwała nad połączeniem statków w Kosmosie) i Siergiej Cybin (szef III zmiany, która sprowadziła statek radziecki na Ziemię).

Każda zmiana pracowała po 12 godzin, potem miała 24 godziny odpoczynku. Gdy powstawały problemy, jak np. z brakiem łączności telewizyjnej, zmiana kończąca dyżur pozostawała dłużej, zajmując się rozwiązywaniem nieprzewidzianej sytuacji, a zmiana rozpoczynająca dyżur podejmowała zadania bieżące zgodnie z harmonogramem lotu.

Nazwiska szefów zmian ujawniono po raz pierwszy. Zmianowych CUP przedstawiono także dziennikarzom. Przychodzili do nas codziennie wprost z dyżurów, przekazując ścisłą realizację z wydarzeń w Kosmosie i własną ocenę tych wydarzeń. Były to rewelacyjne konferencje prasowe.

W sali głównej znajdował się także szef łączności ze statkiem „Sojuz-19", kosmonauta Gieorgij Szonin, który wspaniale wywiązywał się ze swych obowiązków. Warto przypomnieć, że swego czasu był on w Kosmosie razem z Walerym Kubasowem. Byli więc zgrani ze sobą nie od dziś.

Ponadto dyżurowali w CUP dublerzy Leonowa i Kubasowa: druga załoga rezerwowa — Władimir Dżanibekow i Borys Andriejew. Stanowili oni tzw. „grupę zabezpieczającą". Ich zadaniem było wspomagać radą kolegów na orbicie w sprawach związanych z pilotowaniem statku i przeprowadzaniem zaplanowanych doświadczeń.

18 lipca br. przyłączyła się do nich pierwsza załoga rezerwowa — Anatolij Filipczenko i Nikołaj Rukawisznikow, która do momentu połączenia się „Sojuza-19" ze statkiem „Apollo" dyżurowała na Kosmodromie Bajkonur, gotowa do lotu w Kosmos na statku „Sojuz-20".

Sądzę, że te informacje, których w czasie lotu „Sojuz-Apollo" nie było okazji przekazać telewidzom, wzbogacą wiadomości o Centrum Kierowania Lotem. Jak wyglądała główna sala sztabu dowódczego i sale pomocnicze, wiedzą dzięki telewizji wszyscy. Na obecność kamer w pomieszczeniach roboczych skarżyli się pracownicy CUP, których oślepiało silne światło lamp jodowych, potrzebne operatorom telewizyjnym. Ludzie kosmicznych profesji rozumieli jednak, że cały świat pragnie uczestniczyć w tym wielkim widowisku i zgodzili się na te niewygody.

Miejmy nadzieje. że przyzwyczają się do kamer i operatorów również w lotach następnych.

RYSZARD BADOWSKI

Widok ogólny głównej sali Centrum Kierowania Lotem w Kaliningradzie pod Moskwą.

KORESPONDENCJE

KĘTRZYN

W Kętrzynie trwa intensywne szkolenie lotnicze. Dzięki inicjatywie Instytutu Lotnictwa („Agrolotu"), Aeroklubu PRL oraz kierownictwa Zespołu Szkół Rolniczych w Kętrzynie, w lipcu i sierpniu zorganizowano w miejscowym aeroklubie kursy szybowcowego szkolenia podstawowego. W lipcu w kursie uczestniczyło 34 uczniów, a w sierpniu — 16 uczniów. W sumie 45 uczniów uzyskało III klasę pilota szybowcowego.

Szkolenie obu turnusów przeprowadzono według programu, polegającego na wykonaniu przez każdego ucznia ok. 26 lotów z instruktorem na „Czapli" za wyciągarką, a następnie po ok. 20 lotów dwusterowych na „Bocianie" za samolotem. Każdy z wyszkolonych do III klasy uczniów-pilotów, w myśl programu wykonał samodzielnie po 5 lotów na „Musze" na holu.

Uczestnicy kursu to 17-letni chłopcy w przeważającej większości pochodzenia chłopskiego, którzy ukończyli już w tym roku Zasadniczą Szkołę Mechanizacji Rolnictwa. Rekrutowali się oni z całego kraju, a ich pragnieniem jest kształcić się nadal w 3-letnim Technikum Mechanizacji Rolnictwa w Karolewie pod Kętrzynem, w specjalności agrolotniczej.

W programie nauczania tegoż Technikum przewidziane są przedmioty związane z agrolotnictwem oraz szkolenie samolotowe w ilości ok. 200 godzin na samolotach. Tak więc, wraz z maturą, uczniowie mają szansę uzyskać licencję zawodową z kwalifikacjami pilota agrolotniczego.

W trakcie lipcowego i sierpniowego kursu uczniowie byli zakwaterowani w internacie Szkół Rolniczych w Karolewie, skąd dojeżdżali na lotnisko specjalnie przydzielonym dla nich autokarem. Dzięki zapałowi uczestników i sprzyjającej pogodzie oba turnusy przebiegły sprawnie, pozostawiając pilotom niezapomniane wrażenia z ich pierwszych po lotniczemu spędzonych wakacji.

Uczniowie-piloci mieli okazję zetknąć się z nowoczesnym samolotem „Kruk", na którym w Kętrzynie przeprowadzano badania parametrów opylania, a za sterami którego w przyszłości będą mogli zasiadać oni sami.

Oprócz szkolenia pilotów agro, na kętrzyńskim lotnisku rozwija się żywo latanie aeroklubowe. Piloci grupy treningowej uzyskali już 2 srebrne odznaki oraz 6 warunków 5-godzinnych i 5 przewyższeń do srebrnych odznak. Młodzież lata na „Piratach". Z jedynej „Muchy-100 korzysta grupa podstawowa.

W sierpniu Aeroklub Kętrzyński wzbogacił się o dwa „Ogary", na których przeszkoliło się już 6 pilotów, w tym 5 instruktorów. We wrześniu odbywa się kurs szybowcowego szkolenia podstawowego 8-osobowej grupy studentów Wydziału MEL Politechniki Warszawskiej. Jest to kurs eksperymentalny, jako że po raz pierwszy przeprowadzany na motoszybowcu „Ogar", po którym dopiero nastąpi dalsze szkolenie na „Bocianie" za samolotem.

Wiesław Zarycki

KATOWICE

Aeroklub Śląski w Katowicach wspólnie z Komendą Chorągwi ZHP zorganizował na swoim lotnisku 2 turnusy lotniczych obozów zapoznawczych dla młodzieży woj. katowickiego. W dniach od 1 do 21 lipca br. 41 harcerzy rozbiło namioty i włączyło się w tryb aeroklubowego życia. Program zajęć lotniczych obejmował m.in. wiadomości o Aeroklubie PRL i organizacji szkolenia lotniczego, historii walk lotnictwa polskiego podczas II wojny światowej, wiadomości o współczesnym lotnictwie wojskowym, budowie spadochronów i technice wykonywania skoków. Zajęcia teoretyczne i praktyczne (pokaz sprzętu lotniczego, przygotowanie naziemne do skoków) oraz prace społeczne na rzecz aeroklubu pozwoliły młodzieży zapoznać się z lotnictwem sportowym jeszcze przed podjęciem decyzji o ewentualnym szkoleniu lotniczym. Na zakończenie turnusów wydano młodzieży skierowania na wstępne badania lekarskie. 23 harcerzy zgłosiło akces na szkolenie lotnicze w Aeroklubie Śląskim.

Komendantem obozu był dh hm **Andrzej Knobbe** — doświadczony instruktor ZHP. Na szczególne wyróżnienie zasługują też druhowie: **Józef Kozak, Józef Mokry, Marek Zarzycki, Mirosław Miller, Ryszard Trojca, Piotr Krawczyk, Mirosław Bula** — oni właśnie swoim zachowaniem i postawą harcerską dawali przykład innym kolegom. Na zakończenie turnusów zorganizowano dla wszystkich uczestników loty pasażerskie samolotem An-2, a dla szczególnie wyróżniających się — loty szybowcowe.

Urszula Molenda

LESZNO

W Centrum Wyszkolenia Lotniczego w Lesznie Wlkp. odbył się w lipcu br. obóz lotniczego przysposobienia obronnego. Na obozie przebywało 33 uczestników, w wieku od 15 do 17 lat, z woj. leszczyńskiego. Szkolenie odbywało się w dwóch grupach: tzw. zerowej i podstawowej. Młodzież pierwszej grupy zapoznała się ze sprzętem lotniczym, brała udział w zajęciach teoretycznych z dziedziny lotnictwa oraz odbyła kilka lotów pasażerskich. Grupa podstawowa opanowała pilotaż szybowców. Z 13 uczestników tej grupy 11 uzyskało uprawnienia pilota III klasy. Poza programem lotniczym organizowano zajęcia kulturalno-oświatowe i sportowe, m.in. wycieczki, projekcje filmów, naukę pływania, gry zespołowe, tenis stołowy. Ponadto — prace społeczne na lotnisku.

Na zakończenie obozu jego uczestnicy otrzymali upominki w postaci książek o tematyce lotniczej, a wyróżniający się w szkoleniu, pracy kulturalno-oświatowej i społecznej — nagrody rzeczowe, dyplomy i listy pochwalne.

Irena Gzyl

NASZE TRASY

O MIŁOŚCI DO LOTNICTWA

„Co skłania mnie do napisania do Ciebie, trudno mi powiedzieć. Poczułam po prostu potrzebę pisania i pomyślałam właśnie o Tobie. Dlatego piszę... Ja kocham lotnictwo, pulsujące w silnikach samolotów, pachnące olejem i farbą świeżo pomalowanych szybowców, zaprzyjaźnione z wiatrem, nocujące w hangarze. Kocham i — nie potrafię wyrazić tego słowami. Obiecują mi w aeroklubie, że przyjmą mnie na teoretyczny kurs szybowcowy, który rozpocznie się od października. Znów muszę czekać. A oni już latają."

Tym fragmentem listu **Teresy ze Szczecina** zaczynam mój felietonik. Na jego łamach, co tydzień, będziemy się spotykali: „Skrzydlata" i Czytelnicy. Będziemy rozmawiać o różnych, istotnych dla Was i dla nas sprawach. Nasze „trasy" bowiem są wspólne, wszystkie kierują się — do lotnictwa.

Piszesz, Teresko, że nie potrafisz wyrazić swej miłości do lotnictwa. Otóż nie, właśnie potrafisz. Już to zrobiłaś, tymi pięknymi słowami. Rozumiemy Cię dobrze i poważnie traktujemy nawet próbkę Twej młodzieńczej lotniczej poezji, jaką nam przysłałaś. Jesteśmy zadowoleni, że właśnie do „Skrzydlatej" napisałaś, chcąc podzielić się z kimś swymi myślami. Tak się po prostu traktuje przyjaciół. Dziękujemy Ci za zaufanie i życzymy wytrwałości. Napisz do nas, gdy zaczniesz latać. Odpowiadamy Ci jednocześnie na pytanie czy agrolotnikiem można zostać po przeszkoleniu w aeroklubie.

Trzeba być na to bardzo dobrym pilotem, Tereso. Wymagana licencja — pilota zawodowego II klasy. Wtedy dopiero można się starać o zaangażowanie w lotnictwie rolniczym Specjalne szkolenie lotników agro — dopiero się w Polsce rozpoczyna. Gdzie? W Aeroklubie Kętrzyńskim. Zwróć uwagę na artykuł w n-rze 35 SP i zamieszczoną obok korespondencję. Osobiście sądzimy, że to jednak sprawa przede wszystkim aktualna dla chłopców.

Nadchodzi do nas sporo listów z zagranicy. Niektórzy autorzy proszą o zamieszczenie w „Skrzydlatej" ich adresów, zaznaczając zarazem, iż chcieliby korespondować na wybrane tematy lotnicze z polskimi miłośnikami lotnictwa, pilotami, konstruktorami. Bardzo miły, typowy dla tego rodzaju korespondencji list przysłał nam **Horst Teichmann**, 9703 Ellefeld, Jahnstrasse 6, DDR.

Dziękując za sympatyczne słowa pod adresem „Skrzydlatej", mamy przyjemność zarekomendować Horsta jako miłośnika filatelistyki lotniczej i zaproponować polskim kolegom nawiązanie z nim korespondencji oraz wymianę znaczków. Horst, jak sam pisze, posiada wiele ciekawostek z tej dziedziny. Co nas skłoniło, zapytacie, do tego aby wybrać w pierwszej kolejności list Horsta Teichmanna z grubawej paczki listów zagranicznych korespondentów?

Otóż nasz czytelnik z NRD cierpliwie tłumaczy sobie na niemiecki interesujące go w SP artykuły sam, przy pomocy słownika. Nie zna języka polskiego. Wyróżniamy go za jego pracę i zainteresowanie polskim lotnictwem. To rzeczywiście bowiem rzadki przypadek wytrwałości i konsekwencji. Gratulujemy Horstowi Teichmannowi i serdecznie go pozdrawiamy.

I na koniec — wiadomość dla naszego czytelnika z Witkowa, **Mariana Fijałkowskiego**, technika lotniczego. Zdjęcie, w drodze wyjątku, prześlemy na pamiątkę. Mamy bowiem zadawnione, głęboko zakorzenione sympatie do mechaników lotniczych. (Fakt umieszczenia jego zdjęcia na okładce jednego z numerów „Skrzydlatej" p. Fijałkowski ocenił jako wielkie wyróżnienie i powód do szczególnej dumy. Tak nam napisał).

Bardzo nam przyjemnie. Dziękujemy za pozdrowienia. Dziękujemy Wam wszystkim, Koledzy, za miłe słowa. Spotkamy się za tydzień.

(z)

listy DO „SKRZYDLATEJ"

LOTNICZE ROCZNICE

Szanowny Panie Redaktorze!

Rok 1978 przyniesie nam czterdziestą piątą rocznicę słynnego przelotu kpt. pil. Stanisława Skarżyńskiego przez Atlantyk, z St. Louis de Senegal do Maceio w Brazylii na jednomiejscowym samolocie RWD-5bis. Zastanawiam się w jaki sposób możemy uczcić ten historyczny nie tylko dla polskich skrzydeł ale i dla światowego lotnictwa wyczyn.

Ośmielę się zaproponować budowę latającej kopii słynnego RWD-5bis SP-AJU. Budowa tej kopii nie byłaby najłatwiejszą rzeczą dla konstruktora-amatora, czy nawet grupy amatorów konstruktorów w naszych warunkach. Takie przedsięwzięcie byłoby z pewnością realne dla naszego przemysłu lotniczego. Chciałbym tu zaapelować szczególnie do naszych wytwórni sprzętu komunikacyjnego i wytwórni szybowców. Nie jestem pesymistą i sądzę nawet, że taki przelot można powtórzyć po 45 latach czy nawet w jego 50 rocznicę. Nie brak nam przecież i dziś wielu świetnych pilotów.

W roku 1967 pilot Tallman na dokładnej kopii słynnego Ryan NYP „Spirit of St. Louis" przeleciał wzdłuż Sekwany, okrążył wieżę Eiffel'a, by wylądować na Le Bourget, upamiętniając tym samym 40 rocznicę przelotu Charlesa Lindbergha z Nowego Jorku do Paryża. Tę samą rocznicę upamiętniły amerykańskie eksponaty z paryskiego salonu w r. 1967: C-141 „Starlifter" (transportujący kopię „Spirit of St. Louis"), 3 śmigłowce HH-3E i 2 samoloty A7A „Corsair II", przelatując tę samą historyczną trasę przez Atlantyk.

Przelot Walerego Czkałowa i jego dwóch towarzyszy na ANT-25 z Moskwy przez biegun północny do Vancouver uczczono przelotem na pokładzie pasażerskiego It-62 przez dwóch uczestników tamtego wydarzenia: gen. G. Bajdukowa i gen. A. Bielakowa oraz syna nieżyjącego już dowódcy ANT-25 płk. I. Czkałowa.

Jak my możemy potraktować po tylu latach przelot naszego bohatera? Zbudowana kopia tego samolotu byłaby z pewnością wielką atrakcją nie tylko w powietrzu czy nawet chociażby tylko w naszym Muzeum Lotnictwa i Astronautyki. Miejsce dla tej kopii widzę również w filmie poświęconym kpt. Skarżyńskiemu, np. opartym na wydanej przez niego książce „Na SP-AJU przez Atlantyk". Możliwości jest jeszcze wiele, jak np. wydanie znaczków, nowej biografii i opracowanie modelu plastikowego itp.

Uważam, że podobną drogą można przywrócić pamięć o wydarzeniach związanych z takimi konstrukcjami lotniczymi jak: RWD-2, RWD-6, RWD-9, PZL Ł-2, Amiot-123, Bellanca „City of Warsaw" i innych, które zapisały się szczególnie w histori naszego lotnictwa.

Deklaruję już dziś swój udział w tego rodzaju akcjach. Kto poprze moją inicjatywę?

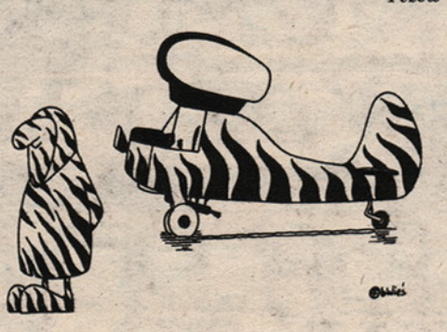
Z poważaniem

Józef Czernek
Kraków

ODWOŁANY START

Dziwię się oględności sądów Halnego w felietonie pt. „Balony" („SP" nr 25/75). Wiem, że tzw. „dobre obyczaje", lansowane zbyt przesadnie w prasie, powodują często dezinformację i irytację czytelników. Po co to głaskanie po główce, jeśli należy się rózga? Jeśli bowiem nakładem wielkiej pracy i pieniędzy przygotowano balony do startu ze Stadionu X-lecia w Warszawie i w momencie przystąpienia do napełniania gazem odwołuje się start, to trudno nad tym przejść do porządku dziennego. Czy więc dopełniono formalności związanych ze startem, czy nie? Wydaje mi się, że sprawa jest zbyt poważna, aby zasłaniać się enigmatycznym parawanem jakiejś tajemniczej „siły".

Stanisław Arciszewski
Tczew



jak zdobyliśmy wicemistrzostwo świata

W dniach 15—21 sierpnia, na lotnisku aeroklubu w Płowdiw — Bułgaria, rozegrano kolejne Mistrzostwa Świata Modeli Swobodnie Latających, w których uczestniczyła również reprezentacja Aeroklubu PRL.

Udział naszej ekipy poprzedzony był eliminacjami kadry, w ramach których wykonano po 24 loty. W składzie reprezentacji znaleźli się następujący zawodnicy: kat. F1A — Jerzy Banasiuk (Aer. Białostocki), Stanisław Kubit (Aer. Gliwicki), Wiesław Korczak (Aer. Lubelski); kat. F1B — Kazimierz Łapiński (Aer. Białostocki), Paweł Włodarczyk (Aer. Warszawski), Stanisław Żurad (Aer. Wrocławski); kat. F1C — Jerzy Krzemiński (Aer. Warmińsko-Mazurski), Jan Ochman (Aer. Wrocławski), Tadeusz Piątek (Aer. Wrocławski). Trenerem ekipy został Jerzy Kosiński (Aer. Warszawski).

Ostatecznym sprawdzianem gotowości ekipy do startu były Mistrzostwa Krajów Socjalistycznych w Erfurcie, które — jak wiadomo — przyniosły nam spory sukces w postaci zwycięstwa ekipy w F1B i drugiego miejsca w F1A. Świadczyło to jednocześnie o niezłym przygotowaniu ekipy. Ostatnie treningi przeprowadziliśmy w czasie obozu przygotowawczego w dniach 1—10.VII.75 r. na lotnisku w Nowym Targu, gdzie mieliśmy stworzone idealne warunki pobytu.

W dniu 14 sierpnia ekipa w komplecie spotkała się w APRL. Krótka odprawa, przymiarka reprezentacyjnych ubiorów, pobranie paszportów i następnego dnia o godz. 7.30 samolotem Il-18 udaliśmy się do Bułgarii, pod wodzą kierownika ekipy Zdzisława Szajewskiego. Na lotnisku w Sofii oczekiwał na nas autokar, którym razem z ekipą Czechosłowacji pojechaliśmy do Płowdiw. Miasto powitało nas barwnymi dekoracjami z okazji mistrzostw: flagi, transparenty, plansze, znaki informacyjne. Zakwaterowani zostaliśmy razem z innymi ekipami w nowoczesnym domu akademickim. Do mistrzostw zgłosiły się 33 państwa. Łącznie na listach startowych trzech kategorii znalazło się 242 zawodników: F1A — 92, F1B i F1C po 75. Wieczorem tego dnia przeprowadzono kontrolę techniczną modeli oraz ważenie gumy. W stosunku do modeli naszej ekipy nie było żadnych zastrzeżeń. Dzień 16 sierpnia przeznaczony był na trening.

Otwarcie mistrzostw nastąpiło na stadionie mogącym pomieścić ok. 45 tys. widzów. Ceremonię otwarcia przygotowano w iście olimpijskim stylu. Oficjalne otwarcie poprzedziły godzinne pokazy lotnicze: modele na uwięzi, przelot szybowców na holu („Gawron" + 2 „Jantary"), akrobacja zespołowa na dwóch Zlinach oraz efektowne skoki spadochronowe na płytę stadionu.

PIERWSZY DZIEŃ STARTÓW

Mistrzostwa rozpoczęli zawodnicy w kat. F1C. Rozpoczęcie startów wyznaczono na godz. 8.30 17 sierpnia. Słońce od rana, prawie bezwietrznie. W budowie i lotach modeli tej klasy w ostatnich kilku latach dokonał się olbrzymi postęp. Zawodnicy mają do dyspozycji doskonałe silniki „Rossi". Mechanizacja w locie silnikowym obejmuje kilka elementów, z których podstawowymi są: zmiana kąta zaklinowania statecznika poziomego, zmiana kąta zaklinowania płatów, ster kierunku, gaszenie silnika. Prawidłowe wykonanie odpowiednio rozłożonych w czasie kolejnych czynności dały w efekcie loty modeli, które należało podziwiać. Czołowe modele w locie silnikowym w czasie 10 s uzyskiwały wysokości w granicach 150—200 m. W tej sytuacji wpływ noszeń termicznych przestaje być istotny. Większość modeli bez trudu uzyskiwała kolejne „maxy". Nasi zawodnicy zaliczyli trzy pierwsze kolejki.

Wysokości uzyskiwane przez nasze modele ustępują o klasę najlepszym, natomiast lot ślizgowy oraz wykonanie modeli zbliżone do najlepszych. W czwartej kolejce model Ochmana po uzykaniu nie najlepszej wysokości trafia na dodatek w duszenie i w efekcie lot trwa tylko 127 s. Równie nieudany start ma Krzemiński — 146 s. W piątej kolejce model Krzemińskiego rozpada się na kawałki na wysokości ok. 150 m. Lot modelu zapasowego trwa tylko 130 s. Model „pompował". Mający do tego czasu czyste konto Piątek uzyskuje zaledwie 42 s. W ostatnich dwóch kolejkach wszyscy nasi zawodnicy uzyskują maksymalne loty. A tymczasem najlepsi szykują się już do dogrywek. 42 zawodników z sumą 1260 pkt. przystąpiło do ósmego lotu z czasem pracy silnika do 8 s. Maksimum uzyskuje 37 modeli. Zapada zmrok, następna dogrywka — jutro.

DRUGI DZIEŃ STARTÓW

O godz. 8.30 rozpoczęły się loty szybowców. Pogoda podobna jak poprzedniego dnia. W ruch poszły termowizory, bańki mydlane, taśmy folii. Trzeba szukać noszeń, wszak hole mają tylko po 50 m długości! Wszystkie bez mała modele posiadały haki do startów dynamicznych, holowanie opanowane do perfekcji, a niektórzy zawodnicy, m.in. radzieccy, demonstrują wprost artyzm. Po sukcesie w Erfurcie nasze apetyty też wzrosły. Już jednak pierwsza kolejka przekreśliła nadzieje na dobre miejsce drużyny. Model debiutanta, 17-letniego Banasiuka, niezbyt dobrze wyczepiony „pompuje" i tak już jest do lądowania, które nastąpiło po 91 s. Jurek wyregulował modele w kompletnej ciszy, przy pogodzie beztermicznej. Przed następnymi lotami trzeba było wyjąć spod krawędzi spływu stateczników podkładkę o grubości 1 mm. Bardzo pewnie lata Korczak, daje sobie radę Kubit, ale tylko przez pierwsze cztery kolejki. W piątek mianowicie, po pogoni z modelem na holu w stronę komina, model wyczepił się ok. 15 m nad ziemią i w efekcie latał tylko 85 s. Wszystkie loty maksymalne miało 42 zawodników, a wśród nich nasz Korczak. Po półgodzinnej przerwie dogrywka. 42 modele w powietrzu, prawie nie ma noszeń. Tylko dwóch zawodników uzyskuje loty po 4 min. Model Korczaka lata 186 s, co daje w efekcie doskonałe 8 miejsce. W dziewiątym locie liczył się tylko model radziecki, który po świetnym starcie latał 5 minut. Mamy więc pierwszych zwycięzców.

Do dziewiątego lotu szykują się silnikowcy. Czy dziś wyłonią mistrza? Silniki mogą pracować tylko do 6 s! Pierwsze modele kolejno startują w górę. 21 zawodników zalicza maksima. Dalsza część dogrywki jutro, bo już zbliża się noc.

TRZECI I OSTATNI DZIEŃ STARTÓW

Do walki przystępują gumówkarze. Start od 8.30. Jak wypadniemy w tej kategorii? Mamy przecież bogate tradycje, byliśmy mistrzami i wicemistrzami świata. Początek fatalny. Niepotrzebny zbytni pośpiech i błąd techniczny mszczą się bezlitośnie. Niżej podpisany dał za krótki lont — lot 175 s. w tym 9 na determalizatorze. Model Włodarczyka puszczony w nieodpowiednim momencie uzyskał tylko 123 s. Jesteśmy w fatalnych nastrojach, ale i innym też się nie wiedzie. Pełna koncentracja przed kolejnymi startami. Powoli odrabiamy straty. Z niecierpliwością spoglądamy na tablicę wyników, zbliżamy się do pozycji medalowej, ale różnice są minimalne. Wiadomo, że zespołowo wygrali Koreańczycy. Wreszcie radość wybucha w naszej ekipie. Jest srebro! Wyprzedzamy Kanadę o 7 s! Pobieżna analiza naszych startów wykazuje, że złoto było w naszym zasięgu. 14 najlepszych zawodników indywidualnie szykuje się tymczasem do dogrywki. Rakieta sygnalizuje początek dogrywki. Modele startują w krótkich odstępach. Po 4 minuty latało 7 modeli, które następnie w komplecie latały po 5 minut, gdyż wszystkie poleciały w tym samym kominie. Dziesiąty lot okazał się decydujący. Zwycięzcą został nasz dobry znajomy z Erfurtu, Koreańczyk Pek Czang Son. Do ostatecznej rozgrywki przystąpili silnikowcy. Czas pracy silnika — do 4 s. Zbliża się wieczór. Znów oglądamy świetne loty, różnice minimalne, nie wiadomo kto wygrał. Silnik w modelu Wierbickiego (ZSRR) pracuje równo 3 s. Czy to wystarczy do mistrzostwa? Nie wystarczyło. Zwyciężył Szwed Lars Olofsson.

Uroczyste zakończenie mistrzostw miało miejsce w Domu Partii w Płowdiw. Dekoracja zwycięzców, odbieramy srebrne medale wicemistrzów świata z rąk I Sekretarza KC Komsomołu, a wiązanki róż od młodych Bułgarek w strojach ludowych. Na najwyższym podium Koreańczycy. Na maszcie powiewa flaga biało-czerwona, obok koreańskiej i kanadyjskiej.

Na lotnisku Okęcie wylądowaliśmy 22 sierpnia o godz. 13.30. A oto kilka pierwszych nasuwających się wniosków z obserwacji i naszego udziału w mistrzostwach:

1. Zawody zorganizowano sprawnie, olbrzymim nakładem sił i środków; 2. Poziom sportowy w kategoriach modeli swobodnie latających nieustannie wzrasta; 3. Wyniki na najwyższym światowym poziomie osiągają zawodnicy ciężką pracą i solidnym treningiem; 4. Osiągnięcia naszej ekipy należy uznać za dostateczne. Nie wykorzystaliśmy w pełni możliwości w kategoriach F1A i F1C; 5. Nasza krajowa czołówka winna zdecydowanie więcej czasu poświęcać rzetelnemu treningowi.

Mgr inż. KAZIMIERZ ŁAPIŃSKI

NAJLEPSZE WYNIKI MISTRZOSTW

Klasa F1A — indywidualnie: 1. W. A. Czop (ZSRR) — 1260 + 240 + 300; 2. P. J. Allnutt (Kanada) — 1260 + 240 + 131; 3. Dietmar Henke (NRD) — 1260 + 233; 8. Wiesław Korczak (Polska) — 1260 + + 186; 67. Stanisław Kubit (Polska) — 1145; 78. Jerzy Banasiuk (Polska) — 1093. **Zespołowo:** 1. ZSRR — 3780; 2. KRLD — 3780; NRD — 3772; 22. Polska — 3498. (Przy jednakowej ilości punktów o lokacie drużyny decydowała suma miejsc zawodników).

Klasa F1B — indywidualnie: 1. Pak Czang Son (KRLD) — 1260 + 240 + 300 + 303; 2. Bob White (USA) — 1260 + 240 + 300 + 280; 19. Stanisław Żurad (Polska) — 1245; 23. Kazimierz Łapiński (Polska — 1226; 32. Paweł Włodarczyk (Polska) — 1203. **Zespołowo:** 1. KRLD — 3715; 2. Polska — 3674; 3. Kanada — 3667.

Klasa F1C — indywidualnie: 1. Lars Olofsson (Szwecja) — 1260 + 180 + 180 + 158; 2. E. Wierbicki (ZSRR) — 1260 + 180 + 180 + 148; 3. M. J. Burns (Kanada) — 1260 + 180 + 180 + 141; 55. Jan Ochman (Polska) — 1207; 63. Jerzy Krzemiński (Polska) — 1176; 68. Tadeusz Piątek (Polska) — 1122. **Zespołowo:** 1. Austria — 3780; 2. CSRS — 3780; 3. ZSRR — 3780; 20. Polska — 3505. (O miejscach trzech pierwszych zespołów zdecydowała suma miejsc zawodników).

Sukcesy sportowe naszych modelarzy startujących w kategorii modeli z napędem gumowym są wynikiem usilnej pracy specjalistów tej najstarszej ale bardzo trudnej dyscypliny małego lotnictwa.

Zdjęcie: Jan Michalski

HORBACZEWSKI

Jesienią 1941 r., korzystając z kilku dni urlopu, przyjechałem do Londynu, by na lotnisku Northolt odwiedzić kolegów z dywizjonu 303. Podczas rozmów z kolegami w sitting room w kasynie oficerskim przezwisko „Dziubek" odbiło mi się kilka razy o uszy. Właściciela tego przezwiska nie znałem jeszcze. Po kolacji Zumbach i Ferić zaprosili mnie do baru kasynowego na podwójną whisky z sodą. W rogu baru, na wysokich zydelkach, siedzieli trzej młodzi oficerowie z „Polandami" na rękawach munduru i o czymś żywo dyskutowali. Zobaczywszy nas, poderwali się z zydelków na równe nogi i po wojskowemu powitali. Zdziwiła mnie ich subordynacja, może stało się to za przyczyną mojej kapitańskiej rangi — dwóch niebieskich pasków na rękawach munduru.

Janek Zumbach przedstawił mi ich kolejno.

— To jest najporządniejszy z nich, Maciek Lipiński, zwany „Tyczką" — wskazał na najwyższego z nich — to zaś Bolek Drobiński, czyli „Ghandi", a to po prostu „Dziubek", po ojcu mu Horbaczewski.

Przywitałem się z każdym i mimo woli potwierdziłem w duchu trafność wyboru przezwisk dla każdego z nich — Lipiński był wysoki, dobrze odżywiony, Drobiński — chudy na całym ciele i miał uduchowioną twarz, szczupłą i bladą, Horbaczewski — wątłej budowy, średniego wzrostu, twarz miał chudą o wyróżniającym się sporym i haczykowatym nosie... To chyba przez ten nos nazywają go „Dziubkiem" — pomyślałem.

— „Dziubek" przybył do naszego dywizjonu niedawno. To zacięty chłopak na Niemców, rwie się do latania — poinformował mnie potem Mirek Ferić.

Nie minęło pół godziny, a już ze wszystkimi byłem po imieniu. Spodobali mi się, a i ja chyba przypadłem im do gustu.

Wkrótce potem o „Dziubku" dochodziły do mnie częste wieści. Sprawdzała się o nim opinia jego bezpośredniego przełożonego, por. Fericia.

6 listopada 1941 r., przy sprzyjającej chmurnej pogodzie, dywizjon 303 poleciał na niszczenie celów z broni pokładowej we Francji po trasie Gravelines — Bourbourg — Bergues. W powietrzu pojawiły się patrole Messerschmittów, z którymi Polacy stoczyli indywidualne walki. Por. Bieńskowski uzyskał pewne zwycięstwo, a ppor. Horbaczewski prawdopodobne. Była to jego pierwsza walka z niemieckimi myśliwcami i z tej okazji musiał kilka zdań napisać w kronice dywizjonowej:

„Leciałem jako nr 2 obok por. Bieńkowskiego. Po przekroczeniu wybrzeża francuskiego skręciliśmy w kierunku zauważonego dymu. Wtedy zaatakował mnie Me-109, ale zrobiłem gwałtowny zakręt na niego, serie jego dołowały, były niecelne. Zaraz potem zaatakowały mnie dwa następne, ratowałem się ucieczką w chmury i znalazłem się znów nad Francją. W przerwie między chmurami zauważyłem osiem Me-109 i silny ogień obrony, strzelający do naszych samolotów. W następnej przerwie między chmurami dopadłem pojedyńczego Messerschmitta i gruchnąłem do niego długą serią. Za jego ogonem zobaczyłem kłąb dymu. W tej chwili znów mnie zaatakowano. Uciekłem w chmury, które wisiały na wysokości 1000 stóp. Potem zawróciłem do Anglii i z braku paliwa lądowałem na lotnisku West Maling".

13 grudnia 1941 r. klucz „Spitfire'ów" w składzie — dowódca por. Daszewski, piloci — ppor. Głowacki ppor. Horbaczewski i sierż. Kołecki — udał się nad Francję celem zaatakowania z broni pokładowej destylarni w Beaucamps. Zadanie zostało wykonane, mimo silnego ognia obrony przeciwlotniczej. Wzniecono pożar zbiorników alkoholowych, ostrzelano poza tym pociąg towarowy oraz wieżę ciśnień. Trzy polskie „Spitfire'y w tym również samolot „Dziubka", zostały uszkodzone, udało się jednak szczęśliwie powrócić do bazy.

W styczniu i lutym 1942 r. natężenie lotów było mniejsze. Ale gdy tylko w marcu nastały lepsze warunki pogody, dla dywizjonów polskich powróciły dni pracy bojowej. Wraz z pilotami dywizjonu 303 lata „Dziubek", jest niezmęczony, wytrwały. 13 marca, w ciężkiej walce z Messerschmittami, jego „Spitfire" znów oberwał, tym razem po sterach ogonowych. Znów pilotowi udało się szczęśliwie powrócić do bazy w Northolt. 25 marca „Dziubek" w składzie pilotów dywizjonu stoczył walkę z przewagą liczebną Me-109 i FW-190. W drodze powrotnej zauważył zbyt duży ubytek benzyny w zbiorniku — lądował więc na lotnisku w Manston. Okazało się, że zbiornik „Spitfire'a" był przedziurawiony pociskiem.

— Tyś się chyba w czepku urodził — mawiali do niego koledzy. — Kule ciebie się nie imają, boś chudy. Inny na twoim miejscu już dawno przeniósłby się w świat aniołków, a ty wciąż wracasz szczęśliwie.

— Co to za szczęście? — odpowiadał lakonicznie „Dziubek". — Niemcy rąbią we mnie, jak w kaczy kuper, a ja im nie mogę się dobrać do skóry. Wierzę jednak, że ich jeszcze dostanę — postanawiał głośno wobec wszystkich w barze kasynowym, wznosząc toast na pohybel wrogom.

Horbaczewski był ambitnym pilotem, z każdym lotem stawał się bardziej doświadczonym, dyskutował z kolegami o stosowanej przez niemieckich myśliwców taktyce. Nocami jeszcze raz przemyśliwał i przeżywał swoje walki. Coraz częściej postanawiał w duchu, że przy najbliższej okazji pójdzie na całego.

W kilka dni potem, 4 kwietnia 1942 r., dywizjon 303 w składzie 1 Polskiego Skrzydła Myśliwskiego osłaniał wyprawę 12 dwusilnikowych „Bostonów", udających się na niszczenie celu w rejonie St. Omer. Nad celem pojawiły się grupki niemieckich Focke Wulfów. Doszło do zaciętej walki, Niemcy nie ustępowali z placu boju i wciąż atakowali. Horbaczewski pocił się w kabinie „Spitfire'a", atakował i wykonywał dramatyczne uniki, nie dał się dosięgnąć Niemcom. Był przy tym czujny i dobrze celował. Po kolejnej serii do Focke Wulfa — jego cel został trafiony, zadymił i wkrótce buchnął płomieniem. Pilot nie opuścił kabiny, z płonącym samolotem runął w korkociągu do ziemi... W walce tej inny pilot, sierż. Popek, zestrzelił następnego FW-190. Z lotu nie powróciło jednak dwóch pilotów.

Samolot myśliwski „Mustang" z 315 Dywizjonu Myśliwskiego Dęblińskiego.

Piloci dywizjonu 315. W środku, z mapą w ręce, kpt. pil. Eugeniusz Horbaczewski. Anglia 1944 r.

„Dziubek" cieszył się niechybnie z odniesionego pierwszego pewnego zwycięstwa, nie okazywał jednak tego po sobie i pozostał jak dotąd skromny. Bolał, podobnie jak inni, nad stratami kolegów — Łukuciewskiego, Wróblewskiego, Daszewskiego i Kustrzyńskiego, których los, jak na razie, pozostawał nieznany.

Ale w zakamarkach swoich myśli „Dziubek" rozważał chyba, czy też nie mijała jego zła passa? Jak na razie za wcześnie było coś wyrokować. Lotów było coraz więcej, dywizjon startował nad Francję prawie codziennie, a nieraz i po dwa razy.

16 kwietnia 1942 r. Skrzydło Polskie — dywizjony 303, 316 i 317 — osłaniało wyprawę 12 „Bostonów", udających się na bombardowanie celów Le Havre. Oddaję głos Horbaczewskiemu:

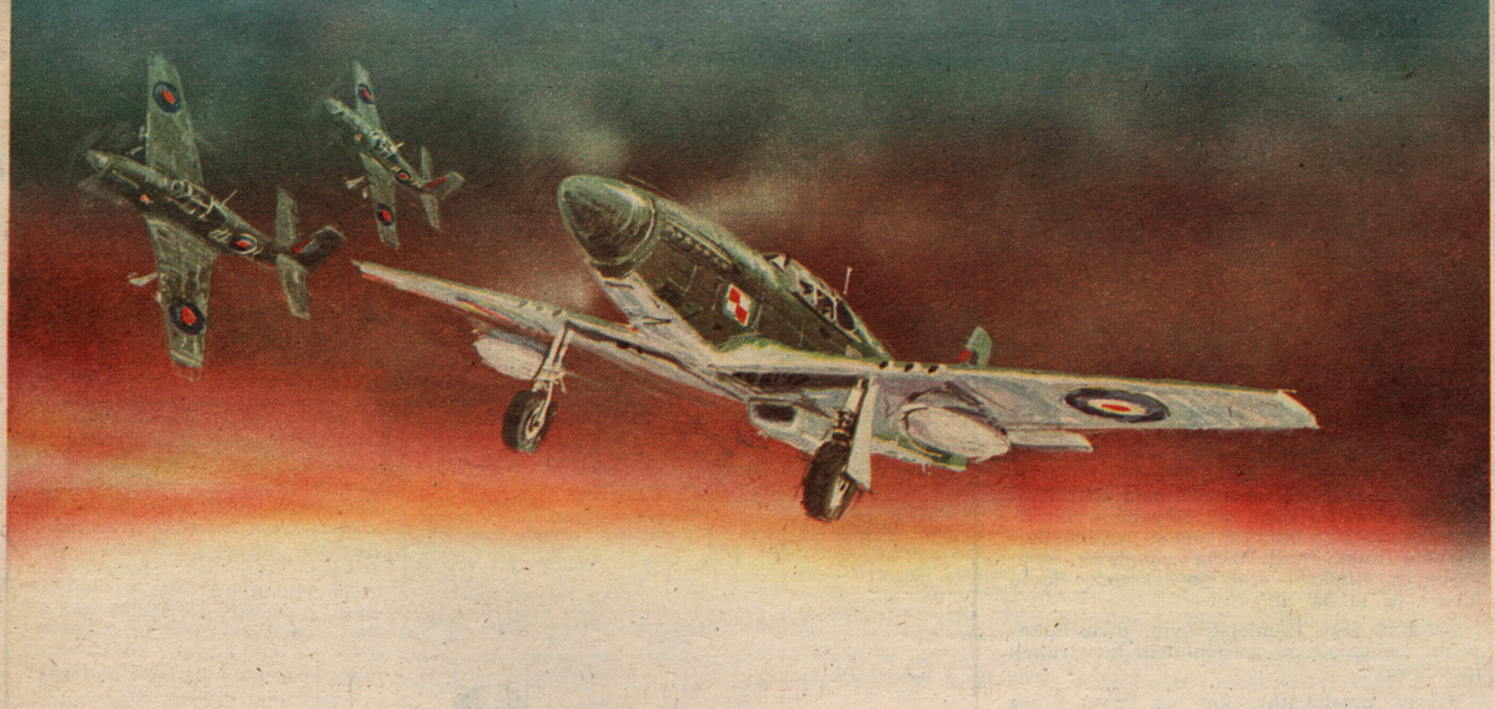
„Lecimy na Le Havre. 3000 stóp pod nami leci 12 bombowców. Kiedy byliśmy niedaleko portu, obejrzałem się za bombowcami. Leciał za nimi dowódca Skrzydła — „poker". Widać już było miasto, a na ogonie „pokera" Messerschmitta. Mówię więc do swego dowódcy, że odłączam, by atakować„ a on odpowiedział: OK., ja cię ubezpieczam. Doszlusowałem do „adolfiaka" na jakieś 100 yardów, odłożyłem poprawkę i zagrałem z całej harmonii broni pokładowej. Seria ułożyła się za nim, zwiększam więc poprawkę... Z Niemca posypały się kawałki. Odpadło pół kadłuba, a przednia część z silnikiem zaczęła przewracać się w dzikich podskokach. Pilot wyskoczył ze spadochronem. Wyobrażałem sobie, jak zimna musiała być woda w Kanale. Niech mu się dobrze pływa".

15 czerwca 1942 r. dywizjon 303 odszedł na odpoczynek na lotnisko Kirton in Lindsey, skąd latał na osłonę kowojów morskich i pełnił dyżury bojowe.

15 sierpnia 1942 r., dywizjon 303 został ściągnięty z zachowaniem wojennej tajemnicy na lotnisko w Redhill, usytuowane na południe od Londynu. Najwyraźniej zanosiło się na jakąś poważniejszą operację, bo lotniska południowej Anglii zaroiły się od dywizjonów myśliwskich. 19 sierpnia wszystko się wyjaśniło — rozpoczęła się operacja desantowa pod Dieppe. Myśliwcom przypadła osłona z powietrza. Aż pięć polskich dywizjonów brało w niej udział — 302, 303, 306, 308 i 317. Polacy stoczyli zacięte walki, zestrzelili 16 niemieckich samolotów, liczne uszkodzili. Pewne zwycięstwo — zestrzeleniem jednego FW-190 — przypadło por. Horbaczewskiemu.

W notatce w kronice dywizjonowej „Dziubek" napisał:

„(...) Niebo zakręciło się z wodą, my z Focke Wulfami i wszystko zaczęło się kotłować. Ktoś zestrzelił tę moją gonioną dwójkę Niemców... Poszukuję innych. Są! Jest ich osiem. Zbliżam się ze Stasikiem do ostatnich dwóch i strzelamy... Stasika poleciał po prostej, a mój runął do ziemi. Siedzę mu na ogonie i



sieje po nim żelazem. Posypały się jakieś kawałki konstrukcji, odleciała buda, a za nią pilot. Za chwilę bujał już spadochron..."

1 lutego 1943 r. dywizjon 303 przenosi się na podlondyńskie lotnisko Heston. Por. Horbaczewski miał jednak swoje zmartwienia, bo chodził z kąta w kąt podniecony, jakiś rozpromieniony, coś jakby go ponosiło. A przyczyną tego był dla niego problem — czy wejdzie w skład Polish Fighting Team — polskiej eskadry myśliwskiej, udającej się na front afrykański do lotnictwa 8 Armii generała Montgomery'ego?

Po kilku dniach ogłoszono listę pilotów P.F.T. Horbaczewski znalazł się wśród doborowej piętnastki polskich myśliwców, sprawiło mu to wielką satysfakcję. Eskadrą dowodzi słynny już kpt. pil. Stanisław Skalski. Na lotniskach afrykańskich panowały surowe warunki bytowe — namioty, piasek, słonawa woda do picia, suchary i bully beef. Muchy i komary, burze piaskowe. „Dziubek" z nieodłącznym przyjacielem Kazikiem Spornym wodzą rej, wprowadzają dużo humoru w twardym życiu eskadry. Polubili go wszyscy bez reszty, polubili piloci dywizjonu 145, w którym lataliśmy jako Flight C. Widziałem, jak s/l Lance Wade w przystępie humoru brał w ramiona „Dziubka" i podrzucał do góry.

Skalski ustalał składy dyżurne pilotów eskadry, „Dziubek" wciąż się wykłócał o dodatkowe loty, lecz inni nie dali się wyprzedzać. Lataliśmy wtedy na doskonałych samolotach — „Spitfire'ach" Mk-IX.

28 marca 1943 r. P.F.T. odniósł pierwsze zwycięstwa. W godzinach rannych wystartowała z lotniska Bu Grara polska eskadra pod dowództwem Skalskiego w sile 5 „Spitfire'ów". Nad Sfaxem Polacy napotkali 8 niemieckich bombowców Ju-88 w osłonie 10 myśliwców Me-109. Niemcy zorientowali się w szczupłych siłach napastników i zagrodzili im drogę do bombowców. Jednak Skalski i Horbaczewski przedarli się przez osłonę i wpadli na szyk Ju-88. Po kilku sekundach dwa z nich zwaliły się w płomieniach do ziemi.

2 kwietnia rano było po burzy piaskowej. Do lotu na alarm wystartowały tylko 4 „Spitfire'y" z pilotami — Skalskim, Horbaczewskim, Arctem i Machowiakiem. Innych samolotów nie dało się mechanikom uruchomić. Polaków skierowano nad Gabes, gdzie kręciło się 15 Messerschmittów. Skalski tak wymanewrował, że cała czwórka zaatakowała Niemców z zaskoczenia od strony słońca. Zanim Niemcy się zorientowali, 3 Me-109 zostały zestrzelone przez Horbaczewskiego, Machowiaka i Skalskiego. „Spitfire" Arcta oberwał solidnie po skrzydle, pilotowi udało się szczęśliwie wycofać na lotnisko startu.

Tak więc w pierwszych walkach eskadra nasza odniosła 5 pewnych zwycięstw bez własnych strat. Cieszyliśmy się wszyscy, ale nie omieszkaliśmy być zazdrośni o to, że Skalski i Horbaczewski byli tymi szczęśliwcami, którzy zestrzelili po dwa samoloty niemieckie. W następnych dniach humory nam się poprawiły, bo zwycięstwa zaczęli odnosić i inni piloci P.F.T.

6 kwietnia, już pod sam wieczór, eksadra polska napotkała nad morzem, naprzeciwko miasta Gabes, szyk 10 Me-109. Doszło do gwałtownej walki. Polacy byli twardzi i uparci, nic nie znaczyła dla nich przeważająca liczba nieprzyjacielskich myśliwców. Każdy dążył do zestrzelenia chociażby jednego samolotu wroga. Wkrótce „Dziubek" zestrzelił w płomieniach jednego Messerschmitta i nie bacząc zbytnio na nic, zabierał się do następnego. W tym właśnie momencie samolot jego oberwał tak solidnie, że musiał pomyśleć o własnej skórze. Silnik „Spitfire'a" stanął w płomieniach, pilot momentalnie wywrócił samolot na plecy i zamierzał opuścić go ze spadochronem. Podczas wykonywania tej figury pilotażowej pożar wygasł, a „Dziubek" odwrócił znów samolot do lotu poziomego i znurkował w stronę lądu. Zobaczył przed sobą lotnisko zaraz na brzegu, wykonał odpowiedni manewr i wylądowali na wypuszczonym podwoziu. Samolot jego był tak postrzelany, że nie nadawał się do remontu. Dopiero na drugi dzień „Dziubek" przyjechał do Bu Grara, gdzie właściwie postawiliśmy już nad nim krzyżyk.

20 kwietnia eskadra nasza odniosła wspaniały sukces nad myśliwcami niemieckimi i włoskimi, zestrzeliwując nad Pantellerią 6 z nich na pewno, 1 prawdopodobnie i 1 uszkadzając. „Dziubek" nie brał udziału w tym locie. Nie mógł sobie darować, że jego tam nie było. Wymusił natychmiast na Skalskim, aby go włączył do służby alarmowej. Nie doszło jednak tego dnia więcej do walki, a w dniu następnym zwycięską walkę stoczono znów bez „Dziubka".

22 kwietnia rano, na lot ofensywny nad wody Kanału Sycylijskiego, eskadrę polską w szyku 244 Skrzydła poprowadził por. Karol Pniak, a z nimi polecieli — Horbaczewski, Sporny, Kowalski, Sztramko i Machowiak. Nad Kanałem napotkano nieprzyjacielską formację transportowców, składającą się z 20 czterosilnikowych Me-323 i około 25 myśliwców osłony Me-109 i Mc-202. Niemcy dostarczali w ten sposób zaopatrzenie i oddziały wojska do Tunisu.

Natychmiast rozgorzała zacięta walka. Piloci polscy, będąc na samej górze, związali się z myśliwcami. A ponieważ znali swoje rzemiosło doskonale, szybko zestrzelili sześć z nich, a resztę rozpędzili, zmuszając je do panicznej ucieczki. Tylko nieliczni myśliwcy Luftwaffe i Reggia Aeronautica bronili rozpaczliwie dostępu do dużych transportowców, do których dobrały się „Spitfire'y" brytyjskie. Kilkanaście z nich posłano w płomieniach do morza.

W walce tej „Dziubek" zestrzeli dwa Me-109. Był to jeden z jego najpiękniejszych dni wojennych, wspominał potem o tym przy każdej okazji.

Po zakończeniu kampanii afrykańskiej Horbaczewski wraz ze Skalskim i Dreckim pozostali w Afryce, obejmując dowódcze stanowiska w dywizjonach brytyjskich — Horbaczewski dowodził 43 dywizjonem R.A.F. U Anglików zyskał sobie opinię doskonałego dowódcy i kolegi. Prowadził swój dywizjon na loty podczas inwazji Sycylii i Włoch w drugiej połowie 1943 r. Odniósł nowe zwycięstwa.

Późną jesienią 1943 r. kpt. pil. Horbaczewski powrócił do Anglii, by po krótkim odpoczynku — 16 lutego 1944 r. — objąć dowództwo 315 Dywizjonu Myśliwskiego Dęblińskiego. Dywizjon wyposażony był w doskonałe i szybkie samoloty typu „Mustang" Mk-III, na których można było się zapuszczać daleko na tyły nieprzyjaciela. Rozpoczęła się inwazja Francji, lotów było dużo, Horbaczewski latał więcej niż inni piloci, w dalekich lotach zestrzelił dalsze dwa niemieckie Focke Wulfy.

10 lipca 1944 r. dywizjon 315 został skierowany do walki z bronią V-1. Wkrótce, startując z lotniska Brenzett, piloci dywizjonu zestrzelili ich 53 sztuki. Nie zapominano przy tym o organizowaniu dla dywizjonu lotów ofensywnych nad Francję, Holandię i Niemcy.

18 sierpnia zaraz rano, bo o gdz. 7.15, dywizjon 315 w pełnym składzie 12 „Mustangów" wystartował pod dowództwem kpt. Horbaczewskiego „Dziubka" na samodzielne wymiatanie i ostrzeliwanie celów naziemnych. Po starcie dywizjon miał wznieść się na wysokość 8000 stóp i na tej wysokości lecieć po trasie Dungeness — Le Touquet — Cormeilles — Romilly (rejon południowego wschodu od Paryża), tam obniżyć lot do 500 stóp i w drodze powrotnej — o ile nie zajdą inne okoliczności — atakować cele naziemne. Początkowo lot przebiegał bez żadnych zakłóceń. Ale nad Beauvais piloci zauważyli na małej wysokości grupę 20 FW-190, a wkrótce potem następne dwie grupy, również po około 20 FW-180 — razem więc ponad 60 niemieckich myśliwców zbierało się do szyku.

Wykorzystując zaskoczenie, Horbaczewski poprowadził swoich pilotów do ataku. Niemieckie szyki zostały rozgromione. Widziano, jak w pierwszym ataku Horbaczewski zestrzelił w płomieniach jednego, potem drugiego Focke Wulfa, jak dobierał się skutecznie do trzeciego... Niemcy stawiali coraz zacięty opór, walka rozpadła się w indywidualne pojedynki i gonitwy. Powrót na lotnisko startu odbywał się małymi grupkami. Z wyprawy tej nie powrócił jeden pilot — był nim kpt. Eugeniusz Horbaczewski.

W stoczonej walce piloci dywizjonu 315 zestrzelili na pewno 16 FW-190, prawdopodobnie 1 i uszkodzili też 1. Gdyby nie śmierć dzielnego dowódcy, byłby to najwspanialszy sukces tego dywizjonu.

Naczelny Wódz Polskich Sił Zbrojnych w Anglii nadał Horbaczewskiemu Złoty Krzyż Orderu Virtuti Militari i awansował go do stopnia majora. Władze angielskie odznaczyły dzielnego Polaka wysokim odznaczeniem — Distinguish Service Order.

Indywidualne konto zwycięstw mjra pil. Horbaczewskiego wynosi: 16 i 1/2 zestrzałów pewnych, 1 prawdopodobnie i 1 uszkodzenie.

WACŁAW KRÓL

BRITTEN – NORMAN BN-2A – 8S

Samolot BN-2 „Islander" (wyspiarz) powstał 10 lat temu. Ze względu na swe walory użytkowe i prostotę konstrukcji, ta „latająca furgonetka" cieszy się zasłużoną popularnością. Jak wiadomo, licencyjną produkcję podjął rumuński przemysł lotniczy (IRMA), jednakże macierzysta wytwórnia brytyjska Britten-Norman nie zaprzestała prac nad rozwojem samolotu (szereg wersji samolotu BN-2 było opisywanych w „SP"). Najnowsza wersja BN-2 oznaczona 8S oblatana była w 1972 r. Od pierwowzoru różni się głównie wydłużonym dziobem (w którym mieści się dodatkowy bagażnik), możliwością zabudowy mocniejszych silników oraz powiększoną liczbą miejsc (z 10 na 12).

BN-2-8S jest 12-miejscowym, dwusilnikowym, wolnonośnym górnopłatem konstrukcji metalowej.

Prosty, prostokątny płat bez skosu i bez wzniosu posiada na całej rozpiętości profil NACA-23012. Płat zabudowany jest jako jedna całość. Konstrukcja dwudźwigarowo-kesonowa, z pracującym pokryciem z duralu. Charakterystyczne, wypięte do góry końcówki płata mogą być zastąpione przez trójkątne końcówki-zbiorniki, adoptowane z trójsilnikowej wersji „Trislander". Szczelinowe lotki i elektrycznie wychylane, szczelinowe klapy konstrukcji metalowej (dural).

Kadłub o przekroju prostokątnym ma konstrukcję półskorupową z czterema głównymi podłużnicami w narożach. We wnętrzu wąskiej kabiny umieszczone są z przodu dwa fotele obok siebie, a dalej pięć dwumiejscowych kanap. Brak przejścia wzdłuż kabiny, dostęp do miejsc zapewniają 3 drzwi (2 z lewej i 1 po prawej stronie). Tylne miejsce dostępne po złożeniu oparć. W wydłużonym dziobie i za kabiną obszerne bagażniki. Po demontażu miejsc kabina wraz z tylnymi bagażnikami tworzy obszerną ładownię do przewozu frachtu (ponad 1 t). Samolot może być dostarczany w różnych wersjach, np. sanitarny (3 pary noszy i 2 sanitariuszy), foto, do badań geofizycznych, do wywożenia skoczków oraz w wersji rolniczej (zbiornik chemikaliów o pojemności 600 l, zasilający atomizery umieszczone na skrzydłach).

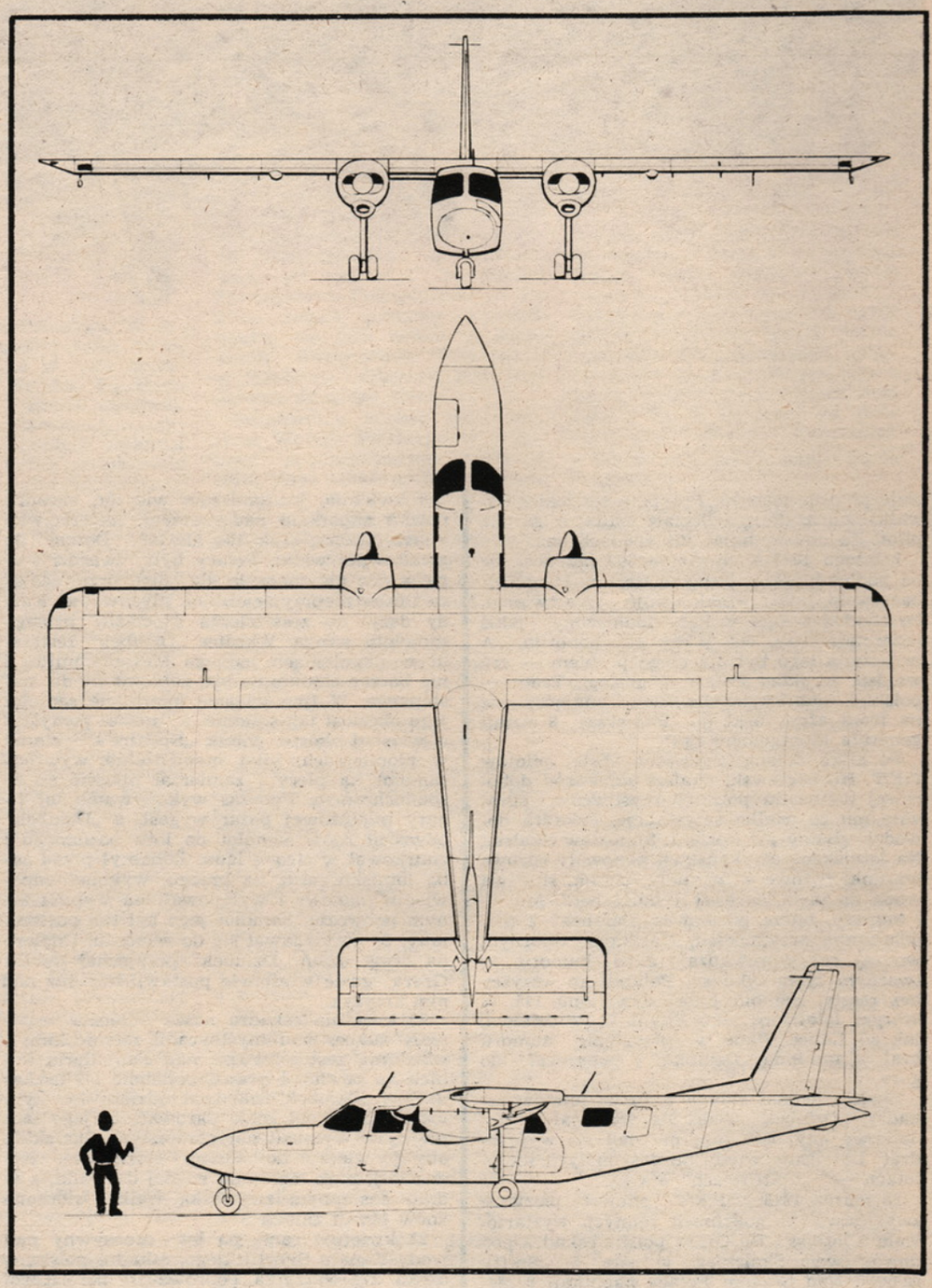
Usterzenie klasyczne, wolnonośne. Prostokątne usterzenie poziome nieco w tyle w stosunku do trapezowego usterzenia pionowego. Stery wysokości i kierunku wyposażono w klapki wyważające.

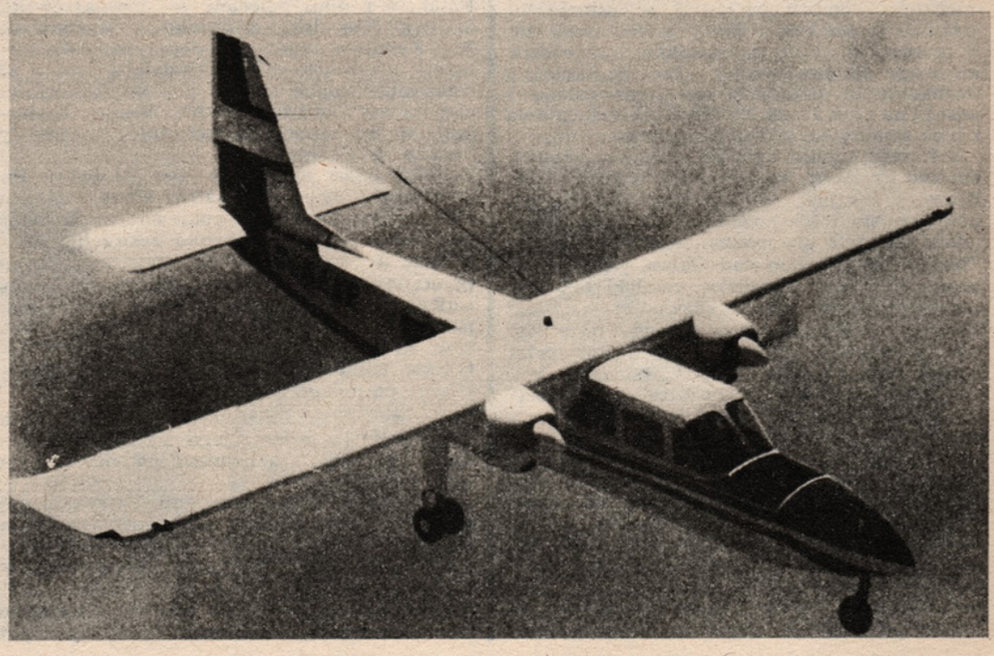
Podwozie nie chowane, trójzespołowe z kołem przednim. Główne zespoły, dwukołowe na oprofilowanych, amortyzowanych, wolnonośnych goleniach, wspartych o gondole silnikowe. Koła niskociśnieniowe, wyposażone w hamulce. Na życzenie mogą być zabudowane narto-koła.

Napęd stanowią 2 silniki tłokowe płaskie Lycoming IO-540-KIB5 o mocy 300 KM każdy. Śmigła metalowe przestawialne i ustawione w chorągiewkę, o średnicy 2,0 m.

Integralne zbiorniki w skrzydłach (między dźwigarami) mieszczą 520 l paliwa. Na życzenie można zabudować trójkątne końcówki-zbiorniki po 110 l każdy oraz zbiorniki podskrzydłowe (doczepne) po 230 l. Rozruch silników z akumulatorów pokładowych.

(J. Ś.)





DANE TECHNICZNE

Wymiary (w nawiasach — z trójkątnymi końcówkami płata): Rozpiętość — 14,94 (16,15) m, długość — 12,02 m, wysokość — 4,18 m, pow. nośna — 30,2 31,25) m², wydłużenie — 7,4 (7,95), kabina pasażerska — 3,0 x 1,1 x 1,3 m, pojemność kabiny — 3,7 m³, pojemność ładowni (z tylnym bagażnikiem) — 4,7 m³, pojemność bagażnika dziobowego — 0,8 m³.

Masy (w nawiasach z trójkątnymi końcówkami płata): Masa własna — 1 695 kg, masa całkowita (start i lądowanie) — 2 990 kg, masa bez paliwa max. — 2 766 kg, obciążenie pow. — 99 (96) kg/m², obciążenie mocy — 5 kg/KM.

Osiągi: Prędkość dopuszczalna — 335 km/h, prędkość max. (0 m) — 290 km/h, prędkość przelotowa (2 135 m) — 273 km/h, prędkość ekonomiczna (4 000 m) — 264 km/h, prędkość przeciągnięcia (klapy) — 80 km/h, wznoszenie — 6,4 m/s, wznoszenie (1 silnik) — 1,0 m/s, pułap — 4 800 m, pułap (1 silnik) — 2 400 m, zasięg (273 km/h) — 1 670 km, zasięg max. (264 km/h) — 2 000 km, rozbieg — 165 m, start na 15 m — 320 m, lądowanie znad 15 m — 300 m, dobieg — 140 m.

Loty załogowe, przynajmniej na razie, nie są przeprowadzane. Jedni kosmonauci wypoczywają po trudach podróży, inni piszą pamiętniki, a jeszcze inni dzień po dniu, godzina za godziną, przygotowują się zapewne do nowych wypraw. Niektórzy, jak na przykład jeden z bohaterów lotu „Sojuz-Apollo" Thomas Stafford, dowódca statku „Apollo", z dniem 1 listopada opuszczą szeregi astronautów NASA. Jak informuje prasa amerykańska, Stafford obejmie funkcję dowódcy bazy lotniczej im. Edwardsa w Kalifornii. Donald Slayton natomiast poddany został operacji lewego płuca. Według opinii lekarzy stan zdrowia astronauty jest zadowalający.

Prasa fachowa na zachodzie komentuje w dalszym ciągu przyczynę powstania awarii na statku „Apollo" podczas wodowania, na skutek czego astronauci ulegli zatruciu i pewien okres czasu znajdowali się pod opieką lekarzy w szpitalu. Nie wszystkie fakty znane są opinii publicznej i przypuszczalnie nie dojdzie do całkowitego ich ujawnienia, tym bardzej, że NASA w dalszym ciągu prowadzi szczegółowe śledztwo. Oto kilka faktów. Podczas schodzenia z orbity okołoziemskiej astronauci Vance Brand i Donald Slayton zamienili się miejscami. Nie podano wyjaśnień dlaczego akurat w bardzo ważnej fazie lotu powrotnego nastąpiła „przesiadka". Zły los chciał, że akurat dysza silniczka manewrowego, z której ulatniał się gaz przenikając do wnętrza kabiny, znajdowała się bliżej lewego fotela, na którym zasiadł Slayton, normalnie przewidziany jako pilot zajmujący fotel prawy. Istnieje nawet przypuszczenie, że gdyby obaj piloci nie zamienili się miejscami, być może Slayton nie ucierpiałby najbardziej jako chory na serce i nie pierwszej już młodości. Ale to wszystko przypuszczenia, bo trudno sobie wyobrazić, aby obaj piloci wykonywali jakieś sztuczki z zamianą miejsc bez wyraźnej zgody czy polecenia dowódcy Stafforda. A przecież Stafford znany jest jako człowiek o żelaznych nerwach i błyskawicznej decyzji. Przecież dzięki jego reakcji w odwróconej do góry dnem kabinie, pływającej po powierzchni morza, nie nastąpiła tragedia. On był tym, który sięgnął po rezerwowe maski tlenowe i hełmy, on również otworzył właz kabiny jeszcze przed dotarciem ekipy ratowniczej.

Prasa radziecka przypomina, że już osiem miesięcy na orbicie okołoziemskiej utrzymuje się stacja kosmiczna „Salut-4". Obecnie stacja obiega naszą planetę po orbicie, której apogeum wynosi 373 km, a perigeum 337 km. Czas obiegu Ziemi 91,5 min. Według danych telemetrycznych przekazywanych do centrali naziemnej, wszystkie podzespoły stacji i wyposażenie znajdują się w stanie nienaruszonym.

Liczba „Kosmosów" wzrosła już do 757. Satelita oznaczony tym numerem wyrzucony został z terenu ZSRR dnia 27 sierpnia.

Drugiego września, również z terenu ZSRR, wystartowała rakieta geofizyczna „Wertikal-3" osiągając wysokość 502 km. Start rakiety nastąpił zgodnie z programem współpracy krajów socjalistycznych w dziedzinie badania i wykorzystania przestrzeni kosmicznej w celach pokojowych. Aparatura zainstalowana na pokładzie rakiety służyła do badań atmosfery ziemskiej, w tym jonosfery. Na wysokości 97 km oddzielił się od rakiety zasobnik z aparaturą naukowo-badawczą, przygotowaną przez specjalistów w Bułgarii, Czechosłowacji, NRD i Związku Radzieckiego.

Na zakończenie jeszcze jedna wiadomość. Mówi ona o dwóch uczniach szkół zawodowych z Chełmna Józefie Baranowskim i Stanisławie Garbaczu, którzy jako pierwsi w Polsce odkryli nową jasną gwiazdę w Gwiazdozbiorze Łabędzia. Podkreślam fakt: uczniowie i amatorzy odkrywają nową gwiazdę, mimo istnienia superradioteleskopów i zawodowych obserwatoriów. Coś w tym jest. Zachęcam zatem do śledzenia nieboskłonu, bo dużo tam jeszcze jest do zobaczenia.

P.E.

Z LOTU PO świecie

TRANSPORT

■ **Oceniając** krytycznie ekonomiczne walory „Concorde", podkreśla się, że francusko-brytyjski samolot naddźwiękowy będąc przeszło dwa razy droższy ma trzy i pół raza mniejszą masę handlową, o 20% mniejszy zasięg i o 20% większe zużycie paliwa, niż np. jeden z najbardziej nowoczesnych samolotów poddźwiękowych — DC-10. Cena „Concorde" wynosi obecnie 75—80 mln dol.

■ **Według** ostatnich danych brytyjskiego ministerstwa przemysłu, całkowite nakłady na „Concorde" od listopada 1962 do zakończenia programu budowy, przewidzianego w roku 1977, wyniosą 1 096 mld funtów. Z tego Wielka Brytania wydatkowała już 436 mln, a Francja — 417 mln funtów.

■ **Minister** transportu Francji oznajmił, że zakaz lotów „Concorde" do Stanów Zjednoczonych spotkałby się z odpowiednią reakcją ze strony francuskiej.

■ **Zastosowany** przez „British Airways" na linii Londyn—Glasgow system lotów wahadłowych bez rezerwacji przyniósł pozytywne wyniki, wyrażające się m.in. we wzroście liczby pasażerów. Następną linią eksploatowaną systemem „navette" ma być Londyn—Edynburg.

■ **Towarzystwo** „Sabena" wprowadziło na liniach długodystansowych szczególne udogodnienia dla pasażerów podróżujących I klasą, dając im do dyspozycji oprócz wszelkiego rodzaju przyborów biurowych także dyktafony i elektroniczne maszyny do liczenia. Pokładowa biblioteczka umożliwia korzystanie ze słowników, encyklopedii itp. wydawnictw.

■ **W przeciwieństwie** do innych towarzystw zachodnioeuropejskich, „Lufthansa" osiągnęła w roku ubiegłym zysk wynoszący 64, 5 mln DM. Straty „Alitalii" wyniosły w tym okresie 38 mld lirów. K L M — 65,4 mln flor., „Sabeny" — 2 mld fr. belg.

■ **W Grecji,** kosztem 1 mld drachm, podjęta została gruntowna rozbudowa i modernizacja portów lotniczych i trasowych urządzeń nawigacyjnych.

■ **W związku** ze spodziewanym zmniejszeniem się tempa wzrostu przewozów lotniczych, budowa nowego dworca lotniczego w paryskim porcie lotniczym Charles de Gaulle, przewidziana do końca 1978 roku, została odłożona na czas późniejszy.

(o)

PRZEMYSŁ

■ **Największy** dostawca lekkich i dyspozycyjnych samolotów dla lotnictwa ogólnego użytku — zakłady Cessna Aircraft Company w Wichita (stan Kansas), wyprodukowały niedawno 1000 samolot typu Cessna-421. Dotychczas firma ta wyprodukowała ogółem 10 022 dwusilnikowych samolotów dyspozycyjnych.

■ **Minister** transportu Francji, Marcel Cavaille, podczas konferencji prasowej w Paryżu wypowiedział się za budową przez przemysł francuski nowego samolotu transportowego. Nie sprecyzował jaki to ma być samolot, stwierdził natomiast, że współpraca z W. Brytanią i RFN przed 1978 r. byłaby bardzo trudna z powodu braku kredytów na te cele w wymienionych państwach. Na razie więc większe szanse kooperacji, niż z państwami europejskimi, może stworzyć współpraca zakładów francuskich SNECMA z amerykańskimi zakładami General Electric. Zapowiedziany samolot byłby wyposażony w silniki francuskie typu CFM 56 o ciągu ok. 10 T.

■ **Na początku** czerwca pozytywnie zakończono próby z udoskonaloną wersją silnika odrzutowego RB. 211-524 o ciągu ok. 23 tys. kG. Po otrzymaniu zezwolenia dopuszczenia typu, które spodziewane jest w końcu br., dostawy tych silników do zakładów Lockheed i Boeing rozpoczną się od kwietnia 1976 r. W silniki RB. 211-524 mają być wyposażone samoloty TriStar i nowe wersje samolotów Boeing-747, spodziewane na lotniczych liniach komunikacyjnych w roku 1977. Należy nadmienić, że silniki RB.211, w które są dotychczas wyposażone samoloty amerykańskie L-1011 TriStar, należą do największego programu eksportowego brytyjskiego przemysłu lotniczego.

■ **Zamówienia** na znany japoński samolot typu Mu-2 przekroczyły w maju br. 400 sztuk. Największym odbiorcą tych samolotów są Stany Zjednoczone, które zamówiły 294 samoloty. Do pozostałych zaliczają się takie państwa jak Kanada, Meksyk, Brazylia, Afryka Południowa, Szwajcaria, RFN, Boliwia, Etiopia i Filipiny.

■ **Indyjskie** linie lotnicze „Indian Airlines" zdecydowały się zakupić aerobusy A-300. Dotychczas złożono zamówienia na trzy samoloty oraz opcje na trzy dalsze. Pierwsze trzy zamówione samoloty A-300 wersji B2 mają być dostarczone w okresie listopad-grudzień 1976 r. Przewiduje się, że dostarczone samoloty A-300 będą wprowadzone do lotniczej komunikacji krajowej łączącej 6 głównych miast Indii. Średni czas lotu dla A-300 B2 ma wynosić 1 godz. 30 min., a dobowa eksploatacja każdego samolotu — 9 godz. Po „Air Siam" i „Korean Airlines", „Indian Airlines" jest trzecim towarzystwem lotniczym Azji, które będzie eksploatowało samoloty A-300. Samoloty tego typu mają zastąpić używane dotychczas przez „Indian Airlines" samoloty Caravelle.

■ **Firma** amerykańska Lockheed ma dostarczyć do końca br. ogółem 107 samolotów typu L-1011 TriStar. Poza tym przyjęto zamówienie na 27 i opcje na dalsze 52 samoloty. Według opinii firmy Lockheed jest to jedno z największych zamówień na duże samoloty komunikacyjne. Wersja L-1011-250 wyposażona w silniki odrzutowe RB. 211-524 ma mieć masę startową 223 tys. kg i zasięg około 9 600 km.

■ **Firma** Boeing projektująca nową wersję samolotu Boeing 727-300B będzie potrzebowała 30—50 zamówień, ażeby uruchomić produkcję. Boeing 727-300B ma mieć kadłub przedłużony o 560 cm, co pozwoli na dodatkowe zabranie 30—40 pasażerów. Poza tym ma mieć nowe dwuprzepływowe silniki odrzutowe o ciągu 9 460 kG i zwiększoną rozpiętość o 183 cm. Masę startową samolotu określa się na 100 tys. kg, a liczbę miejsc na 155—190. Według przewidywań frimy Boeing rynek lotniczy będzie potrzebował ok. 200 samolotów nowej wersji, które mają zastąpić używane dotychczas Boeingi 727.

(h. m.)

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu.

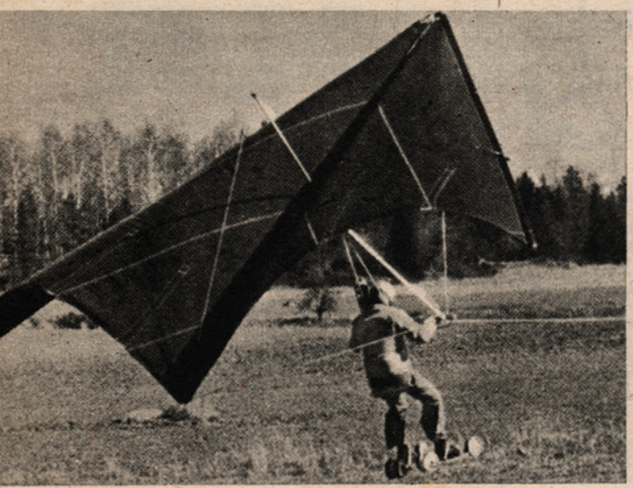
REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

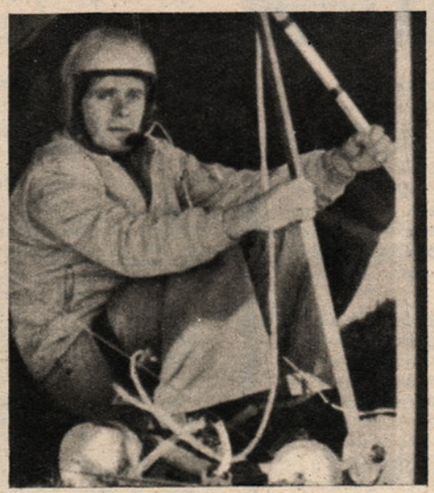
WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 12.IX.1975 r. Zam. 5091. B-93
INDEKS 37703/37505

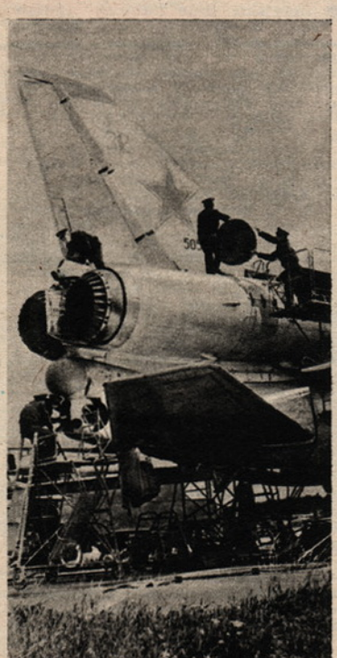
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

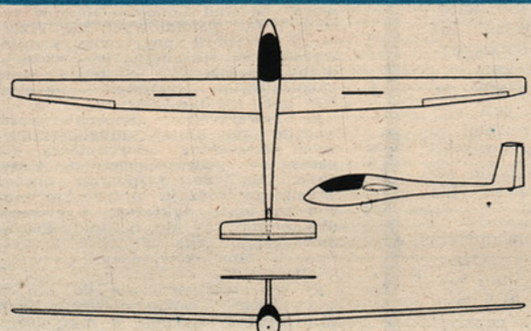




LOTNIA Z PODWOZIEM

Szwed Affe Eriksson do lotów wleczonych za samochodem wykorzystał znane wszystkim sportowcom narty treningowe zaopatrzone w koła. Pilot twierdzi, że start lotni jest znacznie wygodniejszy – nie trzeba biegnąć aż do momentu oderwania się szybowca od ziemi. Eriksson lata przy prędkości samochodu holowniczego około 20 km/h.



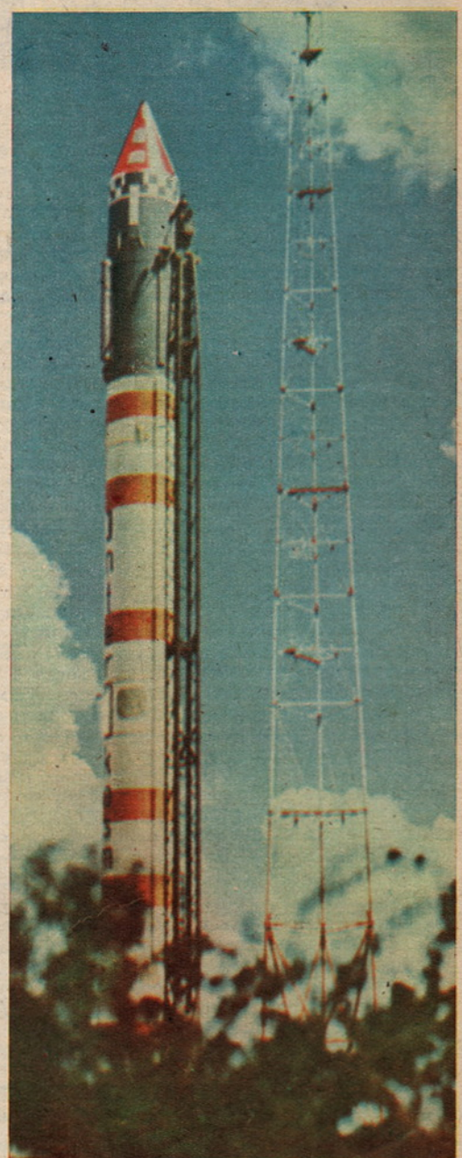


NOWY SZYBOWIEC

W RFN znajduje się w próbach nowy szybowiec wykonany całkowicie z tworzyw sztucznych. Na razie opublikowano dane i szkice szybowca. Rozpiętość – 15 m, długość – 6,70 m, wydłużenie 18,2 masa własna 230 kg, masa całkowita 350 kg, z balastem wodnym 450 kg, doskonałość 38, minimalna prędkość opadania 0,6 m/s.

ZAJĘCIA PRAKTYCZNE

Przy samolocie specjaliści-mechanicy wojskowi. Zdjęcie wykonano podczas zajęć praktycznych słuchaczy Wojskowej Inżynieryjnej Akademii Lotniczej im. N. Żukowskiego w Moskwie. Wraz z oficerami radzieckimi studiują w niej przedstawiciele armii krajów wspólnoty socjalistycznej.



INTERKOSMOS

Wielokrotnie pokazywaliśmy radziecką rakietę nośną programu państw socjalistycznych „Interkosmos". Ale po raz pierwszy podajemy jej zdjęcie barwne. Uwagę zwracają pasy czerwone i napis łacińskimi literami biegnącymi wzdłuż kadłuba.

JAK-3 NORMANDIE–NIEMEN

Podczas tegorocznego Salonu Lotniczego i Astronautycznego w Paryżu sławne francuskie Muzeum Lotnictwa w Meudon pokazało część swoich zbiorów. Oto oryginalny i dziś unikalny samolot radziecki Jak-3, jeden z tych, na których latali piloci francuscy walczący u boku swych radzieckich towarzyszy broni w zespole myśliwskim Normandie–Niemen. Samolot na płycie lotniska Le Bourget, w barwach sławnego zgrupowania lotniczego.

Zdjęcia: APN, „Flygrevyn", „Aviation Magazine", „Aviasport".

„MODA RELATIV"

W USA opracowano specjalny kombinezon przeznaczony dla sportowców-spadochroniarzy startujących w konkurencji „Relativ". Kombinezon charakteryzuje się oryginalnym ubarwieniem, innym części tylnej i przedniej. Na zdjęciu pokazano kombinezon oraz spadochron piersiowy „Mini-Star" o masie 4,5 kg i prędkości opadania 5,50 m/s przy powierzchni czaszy 32 m².